يشعياهو بن فورت
اوري دان
زئيف سِيف

ترجمة عن العبرية : رشاد الشامي

# إنشاء وتطوير سِلاح الطيران الإسرائيلي

دار العودة - بيروت

انشاء وتطوير
سلاح الطيران الاسرائيلي

الطبعـــة الأولى
١٩٧٢ - بيروت

# مقدمة المترجم

في كتاب رجل المخابرات الاسرائيلي واستاذ التاريخ العسكري دكتور يسرائيل بر ، الذي يحمل عنوان « أمن اسرائيل ، امس واليوم وغدا » ، والصادر بالعبرية عن دار نشر عميقام بتل أبيب عام ١٩٦٦ ، ورد النص التالي ص ٤١٠ »

« ان أي سلام لن يأتي قبل الجولة الثالثة لان الجولة الثالثة ستأتي حتما ، وما هو أهم من كل شيء : انه في الجولة القادمة علينا ان نضرب على مستوى المنطقة ! على الجولة القادمة ان تكون « حرب تحرير » جديدة ، ولكن هذه المرة لن تقتصر العملية على تحرير «مثلث» آخر ، بل ستكون تحريرا لارض الميعاد بحدودها التاريخية والجغرافية والسياسية ، والانتصار فقط في هذه الحرب هو الذي سيتيح لنا القوة لاقرار سلام في المنطقة كلها ولتنظيم « هلال خصيب » في اطار واحد » .

وفي مكان آخر من نفس الكتاب ( ص ٣٧٤ ) يقول :

« ان الجولة الثالثة ستؤدي الى عملية انضاج اخرى ، وربما نهائية ، لثلاثة اتجاهات رئيسية كانت احداث ١٩٤٧ ـ

١٩٤٩ ، واحداث ١٩٥٦ بمثابة حافز لها : اتجاه الوحدة والتحديث في العالم العربي ، واتجاه زيادة الطاقة العسكرية العربية الى ان يتحقق تفوق مطلق على اسرائيل ، واتجاه عزل اسرائيل ليس على مستوى المنطقة فحسب بل على مستوى المجال الدولي » .

وفي موضع آخر ( ص ٢٧١ ) ورد نقلا عن حديث لموشى ديان في جريدة هاآرتس ( ١٩٦٤\٤\١٧ ) بشأن العلاقات الاسرائيلية ــ الامريكية مـا يلي :

« ... ان السياسة القومية التي ينتهجهـا ناصر ، بشأن شرق اوسط عربي دون أجانب تتناقض تناقضا صريحا مع السياسة الامريكية ، وقد كـان للولايات المتحدة الامريكية مصلحة واضحة في هزيمة هذا الزعيم وسياسته . كذلك كان هناك اشتراك واضح في المصالح بين اسرائيل والولايات المتحدة الامريكية ، ويمكن للجيش الامريكي ان يعتبر جيش الدفاع الاسرائيلي ، الى حد كبير ، بمثابة جيش يحارب في جبهة منفصلة ولكنه يحارب تهديدا مشتركا » .

هذه عبارات ومقتطفات قليلة من الكثير الذي احتوى عليه هذا الكتاب والذي يكشـف عـن امرين هامين هما :
١ ــ نية اسرائيل في خوض جولة ثالثة ضد الدول العربية في اقرب وقت .

٢ ــ التواطؤ المطلق بين اسرائيل والولايات المتحدة الامريكية من خلال الاشتراك في الاهداف تجاه القاعدة التقدمية فـي العـالم العربي . ومـن الغريب اننـا لـو استبدلنا كلمة فرنسا بالولايات المتحدة الامريكية في النص الثالث لانطبق الامر تماما على الوضع عام ١٩٥٦ .

ومن يقرأ كتاب « شمعون بيرس » احـــد التلاميذ المخلصـــين لبن جوريـــون ووزيـــر المواصـــلات الحـــالي ، والذي يحمل عنوان « المرحلة القادمة » والصادر بالعبرية عن دار نشر « عم سيفر » بتل أبيب عام ١٩٦٥ ، يمكنه ان يطالع بوضوح وبصراحة مطلقة وبتحديد بالغ الدقة ابعـــاد التخطيط للمستقبل الاسرائيلي في كل المجالات ، وأفـــاق التحـــدي التـــي يضعونها امامهم لمواجهـــة الـــدول العربية بامكانياتها مجتمعة ودون مواربة أو تمويه .

وهناك الكثير غير هذه الكتب صدرت بالعبرية وترجمت الى لغات كثيرة تزخر سطورها بالكثير ممـــا يلقي الضوء على العدو الاسرائيلي ونواياه ومشروعاته التوسعية في العـــالم العربي والوسائل التي يسعى لوضعها تحت تصرفه عسكريا وسياسيا واقتصاديا من أجل تحقيق هذه النوايا والمشروعات وليس على لسان كتاب عاديين بل على لسان قادتها وزعمائها انفسهم . والاسرائيليون في تصديهم للكتابة عـــن الموضوعات التي تمس مواقفهم من القضايا ، وفي تحليلهم لخطواتهم السابقة ، وفي كشفهم لنواياهم في المستقبل ، ينطلقون مـــن مبدأ اطلاع المواطن الاسرائيلي على كل شيء ليفهم ويعي دوره تماما في كـــل مـــا تسعى القيادة الـــى تحقيقه ، ولا يلقون بالا في هذا الى احتمـــال ان يطلع العرب على أي مـــن هذه الكتابات ويتنبهون الى خططهم ويعملون على مواجهتها فـــي حينها ، لانهم يضعون في اعتبارهم على حـــد تصريح موشى ديان في احدى المرات « ان العرب لا يقرأون » .

وقد أثبتت الاحداث بالفعل ان العرب لم يقرأوا ما كان يجب ان يقرأوه من الكتابات الاسرائيلية قبل حرب حزيران ١٩٦٧ ، أو انهم قرأوها بعد فوات الاوان ، او قرأوها ثـــم

أغمضوا اعينهم بعد ذلك دون بذل ولو الحد الادنى من محاولة اخذ ما قرأوه على محمل الجد والتخطيط لمواجهته وذلك على اعتبار ان ما يقرأونه هو مجرد سطور على ورق وليس اعلانا مفضوحا عن نوايا حقيقية محددة سلفا وستوضع موضع التنفيذ في حينها .

لقد كانت آفتنا هي أننا لا نقرأ شيئا عن العدو ، بينما كان العدو منهمك في قراءة كل قصاصة ورق تصدر في العالم العربي ويضعها تحت مجهر الفحص والدراسة والمعالجة . ومن الغريب ان قراءة المواد العربية في اسرائيل لا تتم فقط على مستوى دوائر الاستخبارات وتجميع المعلومات من أجل تقديمها الى صانعي القرار فقط ، بل على مستويات كثيرة تتعدى هذا الاطار . ان الجامعة العبرية على سبيل المثال بها قاعة كبيرة ملحقة بمكتبتها يمكن للطالب الاسرائيلي ان يقرأ فيها جميع الصحف والمجلات والدوريات والكتب التي تصدر في العالم العربي في نفس يوم صدورها او في اليوم التالي دون اية حواجز أو قيود على قراءة المادة التي تحويها . ومن لا يجيد العربية يقرأ ترجمات كاملة ودقيقة بالعبرية لمقالات ودراسات وكتابات الصحفيين والكتاب والادباء العرب . وعلى سبيل المثال فان القاريء الاسرائيلي يقرأ اسبوعيا ترجمة كاملة للمقال الاسبوعي الذي يكتبه محمد حسنين هيكل بعنوان « بصراحة » ، بالاضافة الى أشهر التعليقات السياسية التي يكتبها الصحفيون والكتاب العرب أمثال احمد بهاء الدين واحمد حمروش وغيرهم . وقد يدهش القاريء العربي حين يعرف ان الكثير من روايات وقصص نجيب محفوظ ود. يوسف ادريس ود. طه حسين مترجمة الى العبرية بالاضافة الى الكثير من الدراسات النقدية التي نذكر منها على سبيل المثال دراسات « مناحم ميلسون »

و « متيتاهو فيلد » في مجلة « همزراح همدأش » ( الشرق الجديد ) عن أدب نجيب محفوظ ود. طه حسين وغيرهم من الادباء والشعراء العرب . وقد يرى البعض عندنا في العالم العربي أنه لا قيمة تذكر لمثل هذه الدراسات في حرب المواجهة ولكن الواقع يقول شيئا آخر . ان الاسرائيليين في دراستهم للشخصية المصرية مثلا اعتمدوا على ثلاثية نجيب محفوظ ، واستقوا منها كيف ان الانسان المصري يفقد القدرة على المبادرة الذاتية في حالة عدم وجود القيادة ( المتمثلة في الاب في روايات نجيب محفوظ ) ، وكيف ان الاسرة المصرية يمكن ان تغفر للاب كل سيئاته التي ربما جلبت عليهم الكوارث وذلك في اللحظة التي يشعرون فيها انه سيتخلى عنهم ، وغيرها وغيرها من العناصر الهامة التي تساعد في التخطيط للمواجهة على مستوى العنصر البشري وفي استقراء احتمالات التحرك المقبلة .

وفي هذه المرحلة الحساسة من مواجهتنا لاسرائيل يجب ان نتخلص تماما من كل العقد التي حكمتنا في الماضي تجاه قراءة فكر العدو . وقد اتخذت مصر والعراق وسوريا والجزائر وليبيا خطوة مباركة في هذا الاتجاه حيث بدأت في رفع الرقابة عن المطبوعات المكتوبة او الصادرة عن العدو ، وهذه خطوة طيبة تجعلنا نقف بالفعل على بداية الطريق الصحيح للتعامل المباشر مع العقلية الاسرائيلية دون حواجز او اوهام .

اننا يجب ان ننطلق في مواجهتنا لاسرائيل من منطلق التطبيق الواعي والمدروس والعملي لشعار «اعرف عدوك»، نعم «اعرف عدوك» ، ولكن ليس على لسان بعض مدعي المعرفة والذين يوجهون المعلومات وفق اسلوب جاهل تتحكم فيه اوهام الغرور والخيلاء الكاذب في تقييم العدو وتصويره

على نحو جعل كل فرد في العالم العربي يفاجأ بهزيمة لم يكن أحد يتوقع لا حجمها ولا ابعادها ، ان هذا الشعار يجب ان يشتمل على مضمون المعرفة بما تعنيه بالفعل. يجب ان «نعرف العدو» من كتاباته ومن مصادره الاولية دون خوف او تردد ودون مبالغة في اشهار سلاح دعاة حجب المعلومات المتعلقة باسرائيل بدعوى ان هذا يحوى نشرا لفكر العدو . والوجه الثاني من عملة «اعرف عدوك» هو معرفة كيف ينظر الينا العدو ، وكيف يحلل خطواتنا ، وكيف يتعامل معنا على شتى المستويات انطلاقا من فهمه وتقييمه للعقلية العربية الحاكمة والمحكومة على حد السواء . اننا بقدر ما يجب ان نسعى لتعرية العدو ومعرفة مكامن قوته ونقاط ضعفه ، يجب ان نعرف كيف يعرينا هو حتى يمكننا تلافي كل مآخذه لا بأسلوب المداراة بل بالمعالجة العلمية والمدروسة . ويجب ألا نخجل من نقاط ضعفنا ولا يكفي ان يراها فقط صانعو القرار على المستوى السياسي والعسكري ، ولكن المنطقي هنا انه ما دام العدو الذي نخشى منه ونحجب عنه مثل هذه الاسرار على علم وبينة بها ، فمن باب اولي ان يعرفها المواطن العربي الواعي ، لانه هو الذي يدفع ثمن سياسة المداراة في النهاية، ولان القدر قدره ، والمصير مصيره في المواجهة المصيرية .

وهذا الكتاب الذي نقدمه للقارىء العربي هو خطوة على الطريق نحو اطلاعه على جانب هام من جوانب الصراع مع اسرائيل ، وهو الجانب العسكري بشقه الجوي. والكتاب عبارة عن دمج من أجل التكامل في الموضوع بين كتابين من أهم الكتب التي صدرت بالعبرية وتناولت بالعرض والتحليل تاريخ انشاء وتطوير سلاح الطيران الاسرائيلي وهما :

١ ــ كتاب « الحظر ــ ميراج ضد الميج » ليشعيا هو بن فورات محرر الشئون الداخلية والامن في الصحيفة العبرية

المسائية المستقلة « يديعوت أحرونوت » ، بالاشتراك مع الصحفي الاسرائيلي أوري دان المتخصص في كتابة التعليقات السياسية والعسكرية في الصحيفة العبرية المسائية المستقلة « معريف » .

٢ ــ كتاب « فانتوم فوق النيل » للصحفي الاسرائيلي « زئيف شيف » المحرر العسكري لجريدة « هاآرتس » المستقلة ، والمعروف بصلاته بموشى ديان وكبار المسئولين في وزارة الدفاع الاسرائيلية ، والذي يعكف الخبراء العسكريون في العالم العربي على تحليل مقالاته . والكتاب الذي بين يدي القاريء العربي بفصوله الاربعة :

١ ــ هكذا تكون سلاح الطيران الاسرائيلي ؛
٢ ــ دور الطيران الاسرائيلي في حرب الايام الستة ،
٣ ــ ازمة الميراج مع فرنسا ،
٤ ــ دور الطيران الاسرائيلي في حر بالاستنزاف ،

يقدم صورة متكاملة لتاريخ سلاح الطيران الاسرائيلي، ويؤكد الاهمية التي اصبحت اسرائيل توليها لهذا السلاح كقوة حاسمة في أي معركة مقبلة مع العرب . وبالاضافة الى هذا فان هناك بعض النقاط الهامة التي يمكن استخلاصها مبدئيا من موضوعات هذا الكتاب وان كانت ليست كل ما يمكن استخلاصه من بين سطوره وهي :

١ ــ السعي الاسرائيلي الدائم نحو تحقيق الحد الاقصى الممكن من الاكتفاء الذاتي في انتاج الاسلحة او اعلى نسبة ممكنة من قطع الغيار الحساسة لقطعة السلاح وعلى الاخص الطائرات ، وهو الامر الذي باتت تركز عليه بالذات بعد درس اعلان الحظر الفرنسي على ارسال طائرات الميراج

الفرنسية الى اسرائيل بعد حرب حزيران ١٩٦٧ ، ثم الحظر على قطع الغيار بعد ذلك .

٢ ـ التأكيد الدائم على توافر عدة عوامل لدى سلاح الطيران الاسرائيلي تسمى باسم عوامل الانتصار وهي :

أ ـ مخابرات متفوقة . فقد كانت اسرائيل تعرف على سبيل المثال كل مـا يحدث في اسلحة الطيران العربية قبل حرب حزيران ١٩٦٧ .

ب ـ التخطيط المدروس .
ج ـ القدرة على الاستعمال والسيطرة والمراقبة .
د ـ القدرة على التنفيذ العالي والاستفادة القصوى من كل طائرة وطيار وفني .

هـ ـ الروح القتالية العالية .

٣ ـ الحساسية الفائقة عند قادةاسرائيل تجاهالخسائر البشرية حيث يعترف هؤلاء القادة بأن هذا العامل كان هو الدافع الاول الذي حسم قرار القيام بمعظم الغارات الانتقامية قبل حرب حزيران ١٩٦٧ ، كما كان الدافع الاول لتركيز غارات الطيران الاسرائيلي على العمق المصري وعلى جبهة قناة السويس اثناء حرب الاستنزاف وذلك في أعقاب غارات الكوماندوز المصريين على المواقع الاسرائيلية في سيناء .

٤ ـ اعتبار اسرائيل ان الخبـرة اليهوديـة الفنيـة والتكنولوجية المتوافرة في كل بلاد الشتات اليهودي هـي بمثابة احتياطي ضخم لهـا في ساعة الطوارىء .

٥ ـ اعتبار كل اسرائيلي هو جندي في اجازة لمدة ١١

شهرا ، أي عسكرة الحياة المدنية . أويمكن القول : « ان اسرائيل هي سلاح طيران له دولة » ، وذلك حسب الوصف الذي استخدمه الاديب الاسرائيلي حانوخ لفين في مسرحيته الغنائية الساخرة التي منعت من العرض « ملكة الحمام » .

٦ ـ سعي اسرائيل الدائم لان تقوم دولة كبرى بحماية الخط السياسي والاستراتيجي العام لهـا مقابل القيام بدور الخط الاول للدفاع عن مصالح هذه الدولة في منطقة الشرق الاوسط ، وهو الدور الذي لعبته لصالح انجلترا وفرنسا عام ١٩٥٦ ، ثم لصالح الولايات المتحدة الامريكية الان ، والذي تحقق بموجبه كل أطماعها التوسعية وهي آمنة .

واخيرا فان هذا الكتاب يحوي الكثير من المعلومات والتفاصيل عن حوادث قد تكون هذه هي المرة الاولى التي يطلع القارىء العربي عليها . وقد يرى البعض ممن اعتادوا على سياسة النعامة في مواجهة الحقائق انه من الضرر اطلاع القارىء العربي على مثل هذه التفاصيل عن تلك الاحداث . ولكن الشيء المؤكد انه ليس هناك سلاح له فعالية مؤثـرة في معركتنا مـع اسرائيل قـدر سلاح الثقة بـين المسؤولين والجماهير وهو الامر الذي لا يتم الا عـن طريق المكاشفة والمصارحة وطرح الحقائق على مـا هي عليه مهما يكـن مصدرها . يجب الا نخجل من تعرية جراحنا التي تقيحت من فرط حكها من تحت أردية الصوف الثقيلة حتى لا تحدث مضاعفات أقسى وأخطر يدفع ثمنها الجسد العربي كله . يجب ان نتخلى عن سياسة اغلاق القدور على الروائح العفنة التي يشمها الجميع ما عدا المواطن العربي العنصر الرئيسي والوقود الحساس للمعركة . علينـا أن نرى كل شيء على

ما هو عليه دون امعان في الخيال او مبالغة ودون استسلام لاوهام الغرور والخيلاء الكاذبة ما دامت هناك حاسة الحذر من سم العدو لدى المواطن العربي الواعي والمسئول .

**رشاد الشامي**
**بيروت ـ فبراير ـ ١٩٧٢**

# الجزء الاول

## هكذا تكون سلاح الطيران الاسرائيلي

## بناء سلاح الطيران الاسرائيلي (١)

بدأت تنبت جذور سلاح الطيران الاسرائيلي قبل اقامة « صهل» ( جيش الدفـــاع الاسرائيلي ) بقواته واسلحته المختلفة بسنوات كثيرة . لقد بدأ رجال « هشومير » (٢) والهاجاناه ، الذين نجحوا في الحصول على الاسلحة البسيطة للدفاع عن اليشوف (٣) بصعوبة ، يحلمون بطيران عبري وبدأوا في القيام بالخطوات الاولى . وقد سافر اسرائيـــل شوحيط عضو «هشومير» الى فرنسا في عام ١٩٢٥ واجتمع مع مندوبي الجيش الفرنسي لكـــي يؤثر عليهم لتدريـــب طيارين يهود من فلسطين . وقبل ذلك، في عام ١٩٢٣ ، سجل

(١) ورد هذا الجزء تحت عنوان « احجار الاساس » في كتاب « زيئف شيف » : فانتوم فوق النيل .

(٢) هشومير (الحارس): منظمة عبرية اسست فيالجليل عام ١٩٠٩ . كانت مهمتها حراسة المستوطنات اليهودية في فلسطين والمحاربة من اجل العمل العبري كان شعارها : « بالدم والنار سقطت يهودا، وبالدم والنار ستقوم يهودا » من بين مؤسسيها : يسرائيل شوحيط ، واسرائيـــل جلعادي واسحق بن تسفي . أسست المستعمرات : تل عداسيم ــ تل ـحي.

(٣) يقصد باليشوف الاستيطان اليهودي في فلسطين .

المؤتمر الثاني لاتحاد العاملين لنفسه في خطة عمله ، ان اليشوف اليهودي في حاجة الى اقامة جهاز طيران عبري مستقل . ولم ينسحب اسرائيل شوحيط بسبب فشله في فرنسا . وفي اطار مهمته وصل الى الاتحاد السوفييتي . وهناك كانوا مستعدين للقيام بتجربة اولى مع مندوبي القوة اليهودية في فلسطين . وتم الاتفاق على ان يقوموا اولا باستيعاب طالب ، شاب من فلسطين ، في دورة طيران . وصل المرشح الى الاتحاد السوفييتي واجتاز الدورة ، ولكنه قرر لسبب ما ان يبقى في روسيا . وبعد ٢٢ عاما كان الروس هم الذين اعطوا الاشارة « للتشبيك » لكي يساعدوا اسرائيل ويبيعون لها الطائرات المقاتلة الاولى . وفي الثلاثينيات اطلت بشائر الطيران الاولى في فلسطين . ففي عام ١٩٣٢ اقيم في حيفا نادي الطيران الاول . ووصل الى البلاد تسفي ناداف ، الذي كان قد سافر قبل ذلك بعدة سنوات، مبعوثا من «هشومير» لدراسة هندسة الطيران في فرنسا . ولدى عودته تم البدء فياقامةنادي طيران في البلاد كانمشتركا بين اليهود والعرب . وتم الحصول من اجل ذلك على موافقة رئيس بلدية يافا العربي وفي جلسة الافتتاح اشتركت بعض الشخصيات العربية كذلك . واضطر هؤلاء بعد ذلك الى ترك النشاط في النادي ، بسبب ضغط القوميين العرب . وانتشرت شعارات احتلال الجو في ارجاء اليشوف وبدأت الهاجاناه بواسطة مندوبيها الياهو جولومف ودوف هوز في تناول موضوع الطيران بجدية اكثر .

وسيطرت الهاجاناه بالفعل على النادي الفلسطيني المطيران ، الذي انضم الى صفوفه مهاجرين جدد اكتسبوا خبرة طيرانية في بلادهم الاصلية . وفي يونيو ١٩٣٩ انتهت دورة الطيران الاولى وحصل خريجوها العشرة على اجازات

طيران . وبمحاذاة ذلك عملت كذلك جماعة « اصل » ( ارجون تسفائي لئومي ـ المنظمة العسكرية القومية ) في الطيران وأقامت نادي للطيارين خاص بها . ولم يتخلف رجال «اصل» وبدأوا هم الاخرون في دورة طيران . وكان التقدم بطيئا ، ولكنه كان مع ذلك مذهلا . وبالاضافة الى الطيارين اقيمت كذلك شركات طيران تجارية . وتطلع العرب ، سكان البلاد ، الى هذا التطور بلا مبالاة ولم يحركوا ساكنا في سبيل جهد خاص بهم . وانعشت الحرب العالمية الثانية الطيران العبري وذلك لان مئات كثيرة من ابناء اليشوف استوعبوا في مهن مختلفة في سلاح الطيران الملكي البريطاني. وقد اتضح بعد الحرب ان ٢٥٠٠ شاب وفتاة من ابناء اليشوف اليهودي في البلاد قد خدموا في سلاح الطيران الملكي . وكانوا قاصرين على مهن الخدمات فقط ، ولكن تحت ضغط الوكالة اليهودية ارسل بضع عشرات من الشبان لدراسة الطيران في روديسيا . وخرجت المجموعة الاولى الى الدراسة في بداية عام ١٩٤٣ . وكان من بين هؤلاء الطيارين ـ كبار القادة الاوائل لسلاح الطيران في حرب الاستقلال ـ مودي الون وعيزر وايزمان . وفي نفس الوقت قامت الوكالة اليهودية ارسل بضع عشرات من الشبان لدراسة اخرى . وما ان فشلت محاولة اقامة اسراب خاصة بالطيارين اليهود في جيوش الحلفاء ، حتى نظمت في الولايات المتحدة الامريكية دورات طيران للشباب اليهود . وكان من بين خريجي هذه الدورات القائد الاول لسلاح الطيران الاسرائيلي ، آهارون ريمز .

وفي ١٠\١١\١٩٤٧ في فترة الاحداث التي سبقت حرب ١٩٤٨ اقيمت هيئة الطيران . وقبل ذلك قدم أهارون ريمز وهايمان شامير مذكرة تفصيلية عن القوة الجوية التي

يجب اقامتها في نطاق الهاجاناه . وكـان القـائد الاول لهيئة الطيران هو يهوشع اشيل . وعين أهارون ريمـز مسئـولا عن التخطيط ، وهـ. شامير مسئولا عن التدريب . وقد برز من بين الاوائل كذلك يهودا رابين الذي عين كبيرا للمهندسين وظل في السلاح سنوات كثيرة ، ساهم خلالها بالكثير من أجل رفع مستواه المهني .

وفي الاحصاء الشامل الذي أجري في ذلك الحين اتضح وجود ٣٥ طيار فقط ، بالرغم من انه كان من الواضح ان عددهـم اكبـر . ولم يكن لدى معظمهم خبـرة قتالية . وبمساعدة هؤلاء مع طيارين آخرين اقيـم السرب القتـالي الاول ، سرب أ . (١) وقد كان هذا السرب يتصرف كوحدة

---

(١) كان عدد الطائرات التي في حوزة «هيئة الطيران» ١١ طائرة سبورت وتدريب من بينها :

عدد ٢ طائرتين « تايجر موت » (انجليزية)

٢ طائرتين R.W.D 13

١ طـائرة R.W.D. 15

٣ طائرات « تايلور كرافت »

١ طائرة « أوستـار »

١ طائرة « سيبي » ( برمائية )

١ طائرة « دراجون رابيد »

وكان عدد الطيارين ٣٧ طيارا منهم ١٣ يهوديا فلسطينيا خدمـوا في سلاح الطيران الملكي في الحرب العالمية الثانية ، و١١ يهوديا فلسطينيا تم تدريبهم بواسطة الهاجاناه في فلسطين ، ويهوديان فلسطينيان كـانوا طيارين هواة ، و٩ يهود من خارج البلاد ( معظمهم امريكيين ) تطوعوا للخدمة في «هيئة الطيران» ، وطيران من الاجانب الكاثوليك المتطوعين . وقـد كان لحكومة الانتداب البريطاني في فلسطين ١٥ قاعدة طيران من بينهـا ثلاث قواعد مدنية (اللد ـ تل ابيب ـ حيفا) و١٢ عسكرية . (المترجم)

غير نظامية . وقد أختير القادة الاوائل بواسطة التصويت وكانت القيادة يتم تبادلها بينهم دوريا . وكان القائد الاول للسرب الذي أختير بهذه الطريقة هو فاينجرش . وبعد عدة سنوات ترك سلاح الطيران - ولكنه في حرب الايام الستة اصر على ان يكون على رأس سرب البوجيه الذي قام بعشرات الطلعات العملية . وبعده أخذ القيادة متطوع يهودي من خارج البلاد ، هو بوريس سنيور ، ومن بعده ميشاكينر ، وهو طيار يهودي خدم في سلاح الطيران الروسي في الحزب العالمية الثانية . وقد سجلت العملية التنفيذية الاولى للسرب الاول في ١٧\١٢\١٩٤٧ . لقد طار الطيار فنحاس بن فورت في سماء النقب وفتح النيران على جماعة عربية كانت على وشك الانقضاض على كيبوتس نباطيم . وزادت الحاجات وانفصل السرب . وأقيم سرب النقب الذي ترأسه عيزر وايزمان، وفي الجليل - أقيم سرب صغير اخر ، وضع على رأسه المتطوع اليهودي بيسح تولشنسكي من جنوب أفريقيا . وقد اثارت المعارك التي دارت في البلاد ونبأ ان اليشوف اليهودي يبذل جهودا من اجل اقامة قوة جوية موجهة جديدة من التطوع بين الطوائف اليهودية في خارج البلاد . وفي الولايات المتحدة الامريكية بذل مندوب الوكالة ، شلومو شامير ( أحد قادة سلاح الطيران بعد ذلك ) جهودا من أجل تجنيد المتطوعين .

وقد قام بالمهمة الرئيسية في هذا المجال شاب يهودي باسم «ايل شفايمر» و «هايمان شامير» . لقد جندا مئات من رجال الطواقم الجوية ، والطيارين ، وذوي المهن الفنية الاخرى . وقد ساهم هؤلاء مع غيرهم في البلاد الاخرى مساهمة حاسمة في اقامة سلاح الطيران الاسرائيلي . وكانوا في ذلك الحين هم الاغلبية بين طواقم الجو في السلاح. وفي اكتوبر ١٩٤٨ وصل عدد من طياري «محل» (متندفي حوتس

لاآرتس ) ( المتطوعين من خارج البلاد في جيش الدفاع ) في سلاح الطيران ٩٠ من بين ١٥٠ ، بينما كان تعدادهم بين سائر الاطقم الجوية ٩٥ رجلا من بين ١١٠ . وفي التقرير النهائي الذي وضع بعد حرب ١٩٤٨ اتضح ان اكثر من ٧٠٠ متطوع من خارج البلاد خدموا في سلاح الطيران كطيارين ، وفي الطواقم الجوية ، والطواقم الارضية . وقد سجل ١٥٦ طيارا من بلاد مختلفة في العالم كمتطوعين في سلاح الطيران. ولم يسجل آخرون كثيرون وذلك لاسباب مختلفة، او حذفت أسماؤهم لاسباب مختلفة . وقد كان من بين المتطوعين كذلك كثيرون من غير اليهود، دفعتهم حرب اسرائيل من اجل الوجود الى ترك كل شيء والانضمام الى صفوف جيشها . وقد كان من بينهم شخصيات اسطورية من الحرب العالمية الثانية مثل جورج باز برلينج ، الذي أسقط ٣٢ طائرة المانية في الحرب العالمية . وقد قتل برلينج في روما وهو في طريقه الى البلاد، وليونارد فيتشت ، الطيار الكندي الذي وقع في ايدي المصريين بعد عملية انتحارية في منطقة شرطة عراق سويدان والناصرة قاموا بها ، وفتى مثل تيد جيبسون ، ابن القسيس البروتستاني، الذي حصل على بركة ابيه للالتحاق بجيش اسرائيل. وكان تيد جيبسون قائدا لسرب طائرات النورسمان، الذي ساعد في تحرير سادوم. وبعد الحرب انضم الى شركة « ال ـ عل » كطيار وقتل في حادثة في زيورخ عام ١٩٥١ .

وفي أبريل ١٩٤٨ ، قبل غزو الجيوش العربية لاسرائيل بعدة اسابيع ، كان في حوزة هيئة الطيران ١٩ طائرة ، و٣٧ طيارا من بينهم ١٣ أسرائيليا . ومع بداية الغزو ساء موقف اسرائيل في المجال الجوي . لقد سيطر الاعداء ، وعلى رأسهم

المصريين على سماء البلاد (١) . وفي يوم الغزو قصفت تل أبيب من الجو ، كما اصيبت بعض طائرات هيئة الطيران . قصفت مستوطنات كثيرة في النقب ، وفي وسط البلاد وشمالها من الجو بواسطة الطائرات المصرية والسورية والعراقية . وكانت طائرات « السبيتفاير » المصرية تجول في سماء البلاد كما لو كانت تجول في سماء بلادها . وفي ١٨ مايو اصابوا تل ابيب بشدة حينما قصفوا المحطة المركزية في المدينة وقتلوا ٤٢ شخصا . وقصفت تل ابيب ١٦ مرة على التوالي .

وسارعت قيادة اليشوف الى بذل اقصى جهد ممكن من اجل تقوية القوة الجوية . وكان من الواضح انه مع غزو الجيوش العربية ليس هناك أي احتمال لمواجهتم دون طائرات مقاتلة حقيقية . وارسلت تعليمات الى مندوبي اسرائيل في الولايات المتحدة الامريكية وفي اوروبا لكي يبذلوا أقصى ما في جهدهم من أجل الحصول على طائرات . وقد اوضحوا للاشخاص ان احد اسباب سقوط جوش ــ عتسيون هو عدم وجود طائرات . وقصص الشراء ، هي قصص بطولة في حد ذاتها . ففي الولايات المتحدة الامريكية كان يعمل السادة شفايمر وشامير وعشرات من مساعديهم . لقد اشتروا طائرات ثقيلة من فائض الجيش الامريكي وطاروا بها الى

(١) كان لدى مصر في بداية عام ١٩٤٧ ٤٠ طائرة مقاتلة (بعضها من طراز «سبيتفاير» ) ، وعشر قاذفات خفيفة «داكوتات» طورت لاغراض القصف ) ، و٢٠ طائرة نقل ، وحوالي ١٥ طائرة استطلاع وتدريب . وكان لدى سوريا حوالي ١٥ طائرة «هارفارد» « نورث امريكان » ... للقاذفات الخفيفة ، واستطاع العراق دفع ست طائرات مقاتلة وست قاذفات من طراز «أنسون» الى حومة المعركة . (المترجم) .

اسرائيل مخاطرين بحياتهم ، في طريق محفوف بالمخاطر . وقد خسر بعض الناس حياتهم في الحوادث ، وآخرين عرقلهم الامريكيون . ولكن الجهد أعطى ثماره . وحتى عام ١٩٤٩ كان قد تم شراء ٦٩ طائرة في الولايات المتحدة الامريكية فقط ، ولا سيما ثلاث «قلاع طائرة» من طراز بي-١٧ وتسع طائرات كوماندو . وتم شراء الطائرات الاولى في انجلترا ، وهي ايضا من فائض الجيش . وتم شراء طائرات اخرى من فائض الجيش الامريكي في المانيا . كذلك تم شراء طائرات في فلسطين من الجيش البريطاني هي بقايا طائرات قام الفنيون بتركيب عدة طائرات منها . وقد بلغ مجموع ما تم شراؤه اثناء الحرب ٢٥٠ طائرة مختلفة ، وصل منها الى البلاد ٢٠٥ طائرة .

وعشية الغزو ، في ابريل ١٩٤٨ ، تمت عملية اعادة تنظيم في هيئة الطيران . لقد وضع على رأس الهيئة قائد جديد هو – اسرائيل عمير . وعين أهارون ريمز في وظيفة كبيرة هي – رئيس اركان الهيئة . وكان من بين كبار القادة كذلك دان فولكوفسكي ، الذي عين ضابطا للعمليات . وظل هذا التشكيل قائما حتى شهر يوليو ، حيث اعلن اقامة جيش الدفاع الاسرائيلي وسلاح الطيران من ضمنه . وكان القائد الاول لسلاح الطيران الاسرائيلي هو اهارون ريمز . وفي هذا اليوم انتهى الخبراء التشيك في مطار عقرون من تركيب الطائرات الاربعة الاولى من طراز «مسرشميدت» لسلاح الطيران . وقد تم شراء هذه الطائرات بمبالغ كاملة من تشيكوسلوفاكيا التي ساعدت بالكثير ( بتصديق من الاتحاد السوفييتي ) اسرائيل في حرب ١٩٤٨ . وفي الغد ، في ١٩٤٨\٥\٢٩ ، خرجت الطائرات المقاتلة الاربعة الاولى الى العملية القتالية الاولى لها . وكان الطيارون

الاربعةهم مودي الون، وعيزر وايزمان ومتطوعون آخرون من خارج البلاد ــ ايدي كوهين من جنوب افريقيا ولو ليزت من الولايات المتحدة الامريكية . وهاجمت الطائرات الطابور المصري الذي كان قد وصل قبل ذلك بيوم الى النقطة الشمالية جدا ــ وهي الجسر المجاور لاشدود . وقد ساعد هذا الهجوم على ايقاف تقدم الطابور المصري . وفي هذه الطلعة قتل ايدي كوهين . وفي أول يونيو كانت ما زالت مصر مسيطرة على سماء البلاد، ولكن سلاح الطيران حاول ان يكشف عن اسنانه الجديدة، وذلك بأن خرج لقصف عاصمة عربية . ووقع الاختيار على عمان كهدف اول وكانت القاذفات طائرات خفيفة . وبعد ذلك بيومين شعر الطيارون المصريون ايضا بمقدرة طيارينا . وتم اسقاط طائرتي الداكوتا اللتين هاجمتا تل أبيب بواسطة مودي الون على مرأى من الآلاف من سكان المدينة . واستمرت الجهود الخاصة باصابة العواصم العربية . وفي ١٠ـ٦ـ١٩٤٨ ارسلت طائرة داكوتا من سلاح الطيران الاسرائيلي الفتي ، وفيها طاقم معظمه من المتطوعين من خارج البلاد لقصف دمشق . وفي ١٥ يونيو قصفت القاهرة . لقد القت احدى طائرات ال بي ــ ١٧ التي خرجت من تشيكوسلوفاكيا خلال مرورها وهي في طريقها الى البلاد في سماء القاهرة ، بجانب قصر الملك فاروق اكثر من طن ونصف من القنابل . وبعد ذلك بثلاثة أيام خرجت نفس الطائرة لقصف دمشق .

وبدأ سلاح الطيران المصري يبدي بوادر الدفاع بينما اكتسب الطيارون الاسرائيليون تجربة واظهروا جرأة تزايدت من يوم لآخر . وفي عملية يوآب بدت الدلائل الاولى للتحول . لقد بدأت هذه العملية ، من جملة ما تم فيها ، بقصف سلاح الجو الاسرائيلي للقاعدة المصرية في العريش . واثناء هذا

القصف اصيبت عدة طائرات مصرية . واصبح سلاح الطيران عنصرا في المعارك وساعد كثيرا في الحيلولة دون عزل النقب . وفي ٧-١-١٩٤٩ ، في اليوم الاخير من المعارك ، دارت معركتين جويتين كبيرتين . وفي هذه المرة اسقطت طائرات مقاتلة بريطانية . وكان الطيارون البريطانيون قد لجأوا من قبل الى استثارة القوات الاسرائيلية ، وكانوا يرسلون من حين لاخر طائرات تصوير الى المناطق الاسرائيلية. وفي احدى المرات اسقطت طائرة تصوير بريطانية كانت تحلق فوق مطار اسرائيلي . وفي يناير ١٩٤٩ ازدادت العلاقات مع بريطانيا حدة حينما هددت بالقيام بعمليات عسكرية ضد اسرائيل - وذلك لان اسرائيل دخلت الى سيناء خلال مطاردتها للجيش المصري . ومن أجل تأكيد تهديدها بصورة ملموسة ارسلت طائرات مقاتلة مسلحة . وقد اسقطت طائرة سبيتفاير بنيران ارضية. وبعد ذلك اسقطت طائرتان أخريتان في معركة جوية مع طائرات اسرائيلية ، وفي معركة ثانية اسقطت طائرتان بريطانيتان أخريتان . وكانت هذه العملية هي خاتمة حرب ١٩٤٨ وللمرة الاولى عرف صراحة اسم سلاح الطيران الاسرائيلي الذي لا يتراجع طياروه عن الصدام مع طياري سلاح الجو الملكي البريطاني ويسقطون طائراته كذلك .

وانتهت حرب ١٩٤٨ . وكانت هذه الفترة فترة عاصفة لسلاح الطيران ولجيش الدفاع الاسرائيلي عامة . لقد اقيم على اسس صغيرة بناءا كبير الابعاد : طائرات مقاتلة، وقاذفات ، وطائرات نقل ومطارات في ارجاء الدولة . وخلال حوالي سنة ونصف تحول هذا التكوين من مجموعة طيارين كانوا على غرار محاربي العصابات الى سلاح حقيقي . لقد كان سلاحا في جيش فتي في بداية طريقة ، ولكنه كانت فيه

الملامح الواضحة للجيش النظامي. وطالما كان الطيارون يحاربون طائرات خفيفة فان هذا السلاح كان يبدو اكثر كسلاح مساعد . وكان التحول الهام الاول في هذا السلاح، هو الطائرات المسرشميدت التي باعتها له تشيكوسلوفاكيا . .

وما ان انتهت الحرب حتى اضطر سلاح الطيران الى الاستغراق في عمل مضني . لقد كان عليه ان يجيب على المشاكل الرئيسية ، التي اجل حلها بسبب الحرب، وكان عليه كذلك ان يهتم بآلاف التفاصيل الصغيرة التي تمنح السلاح ملامحه في نهاية الامر . وبدأت الخلافات في الرأي التي ظهرت بوادرها خلال ايام الحرب ، والتي اخمدت تحت السطح ، تطل في هذه الفترة كل يوم . وتطابت الامور حسما ، وكان من المستحيل ان يتم البناء على انصاف الحلول وعمليات التأجيل. لقد كانت هناك امور كثيرة من التي نعتبر بديهية اليوم في سلاح الطيران وفي جيش الدفاع الاسرائيلي ، موضوعا لخلافات ونزاعات صعبة في ذلك الحين. وبحث جيش الدفاع الاسرائيلي عن طريقة وطرحت اقتراحات جديدة لتنظيمه . وقد خشي القادة والعمداء (الالوفيم) على مركزهم وعلى وظائفهم واعربوا اكثر من مرة عن معارضتهم لاقتراحات مختلفة وذلك لاعتبارات شخصية بحتة . وكانت هناك مناقشات في سلاح الطيران ، ولكن اساس الخلاف كان قائما بين السلاح والاركان العامة . وتعرضت علاقات شخصية اكثر من مرة للتدهور بسبب مثل هذه الخلافات . واضطر اثنان من قادة سلاح الطيران ـ ريمز ولاسكوف ـ بالفعل الى ترك وظائفهما بسبب الخلاف. لقد سحقهما الخلاف حول مركز سلاح الطيران ، ولكن كل واحد منهما حقق الكثير من اجل القادمين من بعده .

لقد كان أهارون ريمز القائد الشاب الاول لسلاح

الطيران الاسرائيلي متأثرا الى حد كبير بوجهة نظر سلاح الجو الملكي البريطاني الذي خدم في صفوفه خلال الحرب العالمية الثانية . وقد كان مقتنعا بأن سلاح الطيران يجب ان يكون قوة مستقلة ( مثل سلاح البحرية ) وليس قوة خاضعة لقوة عسكرية اخرى . وفي بداية الخمسينيات كان لا بد من الصراع في سبيل ذلك . ولكن في هيئة الاركان العامة لم يقبلوا هذا المطلب ، وكانت الخلافات الاساسية قائمة بين ريمز ورئيس هيئة الاركان العامة يجآل يادين . وفي نهاية الامر تدهورت العلاقات الشخصية بين ريمز ويادين. ولم يتدخل رئيس الحكومة ووزير الدفاع دافيد بن جوريون في المناقشة ولذلك فقد تسبب يادين الذي كان رئيسا للاركان العامة ــ وهو متعدد المقدرات ولكنه انسان لا يعرف انصاف الحلول ــ ، في انسحاب اهارون ريمز . وقدم القائد الاول لسلاح الطيران الاسرائيلي استقالته . وارسل الى الولايات المتحدة الامريكية لكي يرأس هناك وفد المشتراوت التابع لوزارة الدفاع . ولدى عودته الى اسرائيل في عام ١٩٥٣ حاول مرة اخرى ان يعود الى موضوعات الطيران . وعين مستشارا لوزير الدفاع في هذا الموضوع ، ولكنه ترك هذه الوظيفة في عام ١٩٥٤ .

لقد ادار ريمز صراعاته من موقف ليس سهلا . فبعد الحرب كانت لديه مشاكل داخل السلاح . ان طيارين كثيرين من رجال «محل» (متطوعي خارج البلاد) ، اولئك الذين تطوعوا لكي يحاربوا من أجل اسرائيل ، بدأوا في ترك السلاح والعودة الى بلادهم . وفتحت الاحتمالات امام الطيارين الاسرائيليين للترقي ولتسلم مهام اكثر مسئولية ، ولكن في المرحلة الاولى كانت عمليات الترك هذه ذات رد فعل ليس بالهين . وكانت مساهمة اهارون ريمز في سلاح

الطيران هامة . وكانت الاحتمالات لتعيينه اول قائد لسلاح الطيران ليست كثيرة . لقد قرر بن جوريون بعد ان رأس هيئة الطيران رجـــل الهاجاناه المحنك اسرائيل عمير ، ان يختار رجلا محترفا . ووقعت القرعة على ريمز الذي يبلغ من العمر ٢٥ عاما ، والذي كان طيارا في الحرب العالمية الثانية، وابن احد قادة اليشوف العبري. وكان ريمز الشاب معروفا لرؤساء اليشوف ومقبولا لديهم . وفي تلك الايام ، حينمـــا اضطر القادة للانشغال في «الديبلوماسية» من أجل وحداتهم ، كانت هذه ترقية هامة .

لقد نجح أهارون ريمز ذو المقدرة على الاقناع والقدرة العقلانية ، في عمل الكثير من اجل السلاح الذي كان علـــى رأسه . وبينما كان يناضل من اجل الاعتراف الكامل بالقوة الجوية ، كان يعمل في داخل السلاح في تحديد الاطار والهيكل البنائي . ولكنه لم يحظ باستكمال حربه في هذين المجالين . وكانت اهم مساهمة له في السلاح في مجالات اخرى . لقـــد وضع الاساس لجهاز التدريب الهائل . وما زال ســـلاح الطيران يستفيد من مساهماته هذه حتى اليوم . وقد كـــان هذا دليلا بينا طويل المدى . لقد وضع حجرين اساسيين في مجال التدريب : مدرسة الطيران ، والمدرسة الفنية . وحتى اقامة مدرسة الطيران كان يجب الاعتمـــاد على المدارس الاجنبية او على خريجي الدورات الفورية في اسرائيل . وقد نجح أهارون ريمز في حشد الفنيين ذوي الكفاءة العالية ، وعلى الاخص من الولايات المتحدة الامريكية لاقامة مدرسة الطيران في اسرائيل . وكـــان هـــذا بمثـــابة تحـــول كبير الاهمية ــ وربما من أهم التحولات في السلاح . لقـــد كانت المدرسة بمثابة اشارة بالانطلاق الذي مكن من التحرر مـــن الارتباط بالاجانب . وكان من بين خريجي الدورة الاولـــى

في اسرائيل مردخاي هود ، احد قادة السلاح في المستقبل . وكانت الدروس تتم في البداية بالانجليزية ، ولكن خلال فترة ليست طويلة تم استيعاب مدربين بالعبرية ، وقد حدثت في هذا الموضوع كذلك تغييرات . ولم تمض عدة سنوات حتى طلبت دول شابة اخرى ارسال تلاميذها الى المدرسة الاسرائيلية . وقد وصل طلبة من اوغندا وذهب مدربون اسرائيليون الى غانا والى بلاد اخرى في كل من افريقيا واسيا . وكانت المساهمة الاخرى التي لا تقل اهمية عن تلك هي اقامة المدرسة الفنية . لقد نجحت هذه المدرسة في التقدم بسلاح الطيران ، بالمقارنة بالاسلحة الاخرى في جيش الدفاع الاسرائيلي ، بعدة مراحل . وتدفق سيل لا يتوقف من المتخصصين من المدرسة الى صفوف السلاح . وفي الوقت الذي كان جيش الدفاع الاسرائيلي ينقصه الفنيون ، كان سلاح الطيران يتمتع اكثر من سائر الاسلحة بسبب مدرسته الفنية . وقد منح هؤلاء سلاح الطيران مستواه الفني العالي ومكنوه من تنفيذ مشروعات عملية معقدة . واحتل اهارون ريمز بالفعل المدرسة الفنية بجوار حيفا . وقد تمسك « حي يسساكر » الذي كان نائبا لوزير الدفاع بهذا الموضوع بحماس واهتم بالحصول له على المخصصات المالية اللازمة . وبينما كان سلاح الطيران يقوم بجهود من اجل شراء طائرات مقاتلة ، مثل السبتفاير ، والموستانج ، والطائرات المقاتلة ـ القاذفة مثل الموسكيتو ، كان اهارون ريمز والمسئول عن شئون التدريب داني هشمشوني ، منشغلان في اعداد طواقم الجو والارض اللازمة للطائرات الجديدة بصفة دائمة .

واضطر ريمز الى ترك السلاح ، ولكنه ترك قاعدة اولية وهامة . ومع ذهابه دخل سلاح الطيران الاسرائيلي

فترة وسط شهدت الى حد غير قليل على نوايا هيئة الاركان العامة تجاه السلاح . ان يادين لم يكن مستعدا لان يوصي بمرشح للقيادة من داخل السلاح ، اما لانه قرر انه ليس هناك شخص صالح من بين صفوف الطيارين لهذه الوظيفة ، واما لانه اراد عن عمد ـ بعد المناقشات مع ريمز ـ ان يعين شخصا مـا من الخارج . ولم يتدخل بن جوريون كعادته . ويحكي المقربون اليه ، أن شخصا واحدا في سلاح الطيران هو الذي اسر لبه . وكـان هـذا الشخص هـو مودي الون ، قائد السرب المقاتل الاول في سلاح الطيران ، ولكن هـذا الشاب المؤهل قتل فـي حرب ١٩٤٨ . ووضع يجآل يادين اصبعه على الالوف (العميد) شلومو شامير . وكان هذا دليلا على اتجاهات هيئة الاركان العامة تجاه سلاح الطيران . لقد كان شامير ، البعيد عن شئون الطيران، قائدا لكتيبة في حرب ١٩٤٨، وبعد ذلك قائدا لسلاح البحرية. وقد اعتقد يادين حسبما يبدو انه بمساعدة شامير يمكنه ان ينظم سلاح الطيران دون اي ازعاج .

وفي نوفمبر ١٩٥٠ ترك أهارون ريمز السلاح وادى الامـر الـى اهتزاز في القيادة . ومع تعيين شامير قرر أحد نواب ريمز وهو دوف فيلج ان يقدم استقالته . كذلك فان النائب الثاني ، هايمان شامير قـال انـه سيبحـث أمـر استقالته . وقرر كذلك دان تولكوفسكي ، الذي كان يشغل وظيفة مشرف عام في السلاح ان يترك السلاح . لقـد اعتبر هؤلاء القادة ان التغييرات فيها مساس . ولـم يكن ينوي دان بالتالي ان يبقى سنوات كثيرة في سلاح الطيران . لقد كان مهندس ماكينات ، وقبل ان يجند في سلاح الجـو الملكي البريطاني ، وبعد ذلك ، تمكن من العمل حوالي سنتين في مهنته المدنية . ولكن قبل تركه لوظيفته المدنية تم الاتفاق

معه على ان ينضم الى دورة قادة كتائب كانت على وشك البدء في ذلك الحين في جيش الدفاع الاسرائيلي . وكانت فترة شامير في سلاح الطيران قصيرة جدا : من نوفمبر ١٩٥٠ حتى يونيو ١٩٥١ . وقد كان من الطبيعي ان يركز شامير اهتمامه في هذه الفترة على شئون النظام والسلطة . فهو لم يكن خبيرا في شؤون الطيران ولم يكثر من الانشغال بها. وقد طلب تنظيم معسكرات السلاح . وفي عهده نقلت قيادة سلاح الطيران من مكاتبها في يافا الى معسكر واسع ومناسب بجوار رام‌الله . ويذكر له سلاح الطيران بالخير انه نجح في ان يعيد للسلاح معسكرا كبيرا وبذلك اضاف مطارا آخر وهاما للسلاح . وقد اخلت القوات البرية هذا المعسكر وعاد رجال الجو وتمركزوا فيه .

وفي ربيع عام ١٩٥١ مرض شلومو شامير . وفي صورة من صور الرانتجون اكتشفت بقع في رئتيه . وخشي الاطباء من ان تكون هذه اشارات لمرض صدري . وتبددت الشكوك بعد ذلك ، ولكن كان معنى الامر بالنسبة لسلاح الطيران تغييرات جديدة في القيادة خلال فترة قصيرة . وفي الاركان العامة ظل الاتجاه كما هو : وضع قائد للسلاح من الخارج، وليس بالذات رجل طيران . ومرة اخرى وقعت القرعة على رجل من القوات البرية هو ـ حييم لاسكوف ، القائد العنيد الذي كانت موضوعات الطيران تحديا صعبا له .

وكان دان تولكوفسكي في ذلك الوقت مدنيا ، خلع منذ ستة اسابيع ملابسه واستعد لتسلم مهام وظيفته الجديدة في الحياة المدنية . ولم يكن حييم لاسكوف في البلاد حينما اتخذ القرار . وكان على رأس قسم التدريب ، وكان مسئولا كذلك عن قيادة التدريب . وقبل ذلك بفترة

قصيرة خرج في جولة دراسية في فرنسا وانجلترا . ولدى وصوله الى انجلترا انتظر تصديقا على طلب لزيارة قواعد التدريب في جيش الولايات المتحدة الامريكية، ولكن الامريكيون ردوا بالرفض على هذا الطلب .

وقد لحقه خطاب يجآل يادين في لندن ـ بينما كان في انتظار الرد من واشنطن وابلغ في الخطاب بشأن مرض شامير ، وبشأن تعينه قائدا للسلاح . وكانت هذه مفاجأة بالنسبة للاسكوف . فيما عدا بعض الاصدقاء الذين كانوا في سلاح الطيران كان الشيء القريب الذي فعله حتى ذلك الحين في الموضوعات القريبة من الطيران هو اقامة مدرسة للمساعدة الارضية في جيش الدفاع الاسرائيلي . وسافر لاسكوف الى اسرائيل . ولم تبدد لقاءاته مع يجآل يادين ومردخاي اندهاشه . وقد قال بعد ذلك لاصدقائه : « لقد اعتقدت انهما فقدا وعيهما » . ولم يكن امامه الا ان يطلب محادثة توضيحية مع وزير الدفاع ، دافيد بن جوريون .

قال لاسكوف للعجوز ، « لم تكن لي على الاطلاق اهتمامات بالطيران » . ونظر اليه بن جوريون ورد عليه قائلا : « أنا ايضا لم أكن من قبل رئيسا للوزراء ولا وزيرا للدفاع ! » .

وخرج لاسكوف من هذا اللقاء وفي يده التعيين الجديد. ووضع شرطا واحدا هو : اعادة دان تولكوفسكي الى الجيش وتعيينه رئيسا لاركان السلاح . وقبل الشرط . وفي نفس اليوم اتصل رئيس هيئة الاركان العامة ، يجآل يادين تليفونيا مع تولكوفسكي . وقد حكي له عن التطور الذي

حدث وعن طلب لاسكوف . وابدى تولكوفسكي موافقته . وقد حظي سلاح الطيران بقائد جديد وفي نفس الوقت عاد الى صفوفه من سيكون في المستقبل قائدا له ، واحد البارزين من بين قادة سلاح الطيران . وكان عيزر وايزمان في تلك الفترة في انجلترا في دورة قيادة واركان . وتقرر انه من المستحسن ان يكون وايزمان ايضا الى جانب القائد الجديد. ومن أجل ذلك كان لا بد من اقناعه بانهاء استكمال دراساته. واتصلوا به وطلبوا منه العودة الى البلاد لمدة ستة اشهر .

وفي اغسطس ١٩٥١ جاء لاسكوف الى سلاح الطيران. وكانت وراء لاسكوف الذي كان في ذلك الوقت في الحادية والثلاثين من عمره ، تجربة عسكرية غنية ومتنوعة . ففي الحادية عشرة من عمره اصاب الواقع الفلسطيني اسرته. لقد قتل والده على يد العرب اثناء تجوله في شوارع حيفا . وقبل ذلك بست سنوات كانت قد هاجرت الاسرة من روسيا واستقرت في منطقة كان معظم سكانها من العرب . وابتداء من سن الثامنة عشرة في العمل بصفة دائمة في شئون الامن ، وحينما نشبت الحرب العالمية الثانية وجد طريقة الى الجيش البريطاني حيث وصل هناك الى رتبة ميجور . وقد كان اساس اهتماماته موجه الى شئون المدرعات وسلاح المشاة وقد عمل كذلك في جيش الدفاع الاسرائيلي في هذه الموضوعات او في التدريب . وقد كان معروفا كمنظم مثالي وكمنظر عسكري. وقد كان تعيين رجل من رجال سلاح المشاة البارزين قائدا لسلاح الطيران هو استمرار للخط الذي أتى بقائد سلاح البحرية السابق الى سلاح الطيران . وكان الجميع يتطلعون لرؤية كيف ستتم الامور . وكانت نهاية الامر ، ان لاسكوف قد تحول الى أحد المحاربين الجريئين من اجل الاعتراف بسلاح الطيران ، ومثله مثل الالوف ريمز ، دخل في نزاعات مع

المسئولين عنه ـ وهذه المرة بالذات مع رئيس هيئة الاركان العامة مردخاي مكلف . وكـان لاسكوف هو قائد سـلاح الطيران الثاني الذي يضطر الى تـرك مهمته بسبب المناقشات حول مركز السلاح ، وقد نجح لاسكوف بالرغم من كـل هذا في السير خطوة اخرى وهامة الى الامام . لقد كان مستعدا لتسويات معينة ، ولكنه حقق أشيـاء تراجع بسببها أهارون ريمز .

ولم يكن لاسكوف يعتبر نفسه رجل سلاح الطيران . لقد حاول ان يتعلم الاشياء وكان في آن واحد قائدا وتلميذا. وقد قبلته القيادة الكبرى في السلاح وكانت علـى استعداد ان تعطيه الصلاحية . ولكن أفرادا معدودين فقط أعربـوا عن عدائية ، على اعتبار ان لاسكوف ليـس الا واحدا مـن « فئران البر » ولا يفهم اهمية الطيران وقد يضره في النهاية. وأما هؤلاء الطيـارون الذين جـاء اليهـم القـائد الجديد ليتعلم شئون الطيران كانوا حريصين على الا يشعر لاسكوف بأنه غير مرغوب فيه . وقد أراد هو حسبما يبدو ان يكون واحدا منهم واقترح عليهم ذات يوم ان يتعلم الطيران . ولم تكن نتيجة التجربة طيبة . وانقضت عدة اسابيع الى ان اتضح ان قائد سلاح الطيران يجد صعوبة في ان يقدر الاعماق تقديرا صحيحا . واضطر لاسكوف آسفا ان يتخلى عن فكرة الطيران ، ولكن هذا الامر لم يحل بينه وبين ان يتعاطف مع طياري السلاح وآمالهم . وبالرغم من انه شعر دائما بأن هناك مجالات لا يمكنه ان يخوض فيها ، فقد اعتاد ان يقول لسنوات كثيرة بعد ان ترك السلاح ، ان هذه الفترة كانت من احدى الفترات المثيرة للاهتمام والغنية في حياته .

واهتم حييم لاسكوف بتنظيم السلاح وبعمل الاركان .

ومضت عدة سنوات منذ اقيم السلاح وكان يعاني طوال الوقت من تكديس زائد . فقد كان في القيادة تجمع من حوالي ١٢٥٠ رجل . وقام لاسكوف بعملية تشذيب في صفوف الاركان وحينما ترك السلاح كان في المكاتب ٢٥٠ من العاملين فقط . ولكن عدم النظام لم يكن سائدا في عملية الاركان فقط . لقد كانت السيطرة الجوية معيبة هي الاخرى . وكانت الرقابة ابعد من ان تكون كاملة وحدث كذلك في المجال النظري جمود خطير . ويمكن القول من نواحي معينة ان لاسكوف قد ايقظ ونفض التراب عن سلاح الطيران . لقد عين لنفسه ثلاثة مساعدين ، كلهم في مجالات ليست مرتبطة بالطيران . باروخ لافان لعملية الاركان ، وحانان جيئور للامداد واللوازم، وافيف فسرمان لشئون السيطرة والسلوك . واحضر هليل الداج خصيصا من اجل رئاسة قسم المعدات . ولاول مرة تم البدء في تسجيل احتياطي المعدات على النحو المفروض. وسار لاسكوف خطوات بعيدة المدى : جمع قادة الاسراب وقال لهم ان من رأيه انهم ما زالوا غير ناضجين بعد لكي يكونوا قادة اجنحة . وكان من بينهم قادة شبان مثل جازيت ، ويافه ، وبر ، من الذين اشتهروا بعد ذلك . وحتى يتعلمون المسائل الفنية اخبرهم بانه سيعين لهم قائدا اداريا وانه اختار لهذا المنصب كالمان طورين الذي عينه قائدا لرامات ـ دافيد . وفتح سلاح الطيران لاول مرة مدرسة لضباط الادارة . وكانت مسئولية الدفعة الاولى لدورة الادارة وعمل الاركان ملقاة على عيزر وايزمان . وادخل لاسكوف رجاله الى كل مكان في سلاح الطيران واحضر الى المدرسة الفنية كذلك ضابطا هو اوري برويس من سلاح التسليح .

وفي القيادة بدأت جلسات اركان يومية منتظمة :

محادثات صباحية ومحادثات تنفيذية مع مشروعات معدة سلفا . واعطى عمل الاركان ثماره كذلك في المجال التنفيذي . وفي مخابرات سلاح الطيران بدأوا في العمل التأسيسي . وبدأ وجهة النظر الاستراتيجية الحديثة تنبت ثمراتها . وفي عام ١٩٥١ اجريت مناورة عامة كبيرة لجيش الدفاع الاسرائيلي. وقد أدرك قادة جيش الدفاع الاسرائيلي وقادة سلاح الطيران مقدار حجم الخطر الخاص بأن تعبئة جيش الاحتياطي قد تفسد تماما اذا ما حلقت طائرات العدو فوق التجمعات السكانية . وبدأ القادة في سلاح الطيران يسألون انفسهم ، في المباحثات التنفيذية عن الاهداف الاولى التي قد يهاجمها العدو اذا ما نشبت الحرب ، وكم من الطائرات يمكن لاسرائيل ان تخرجها في حالة الصدام وكيف يمكن زيادة كفاءة الطائرات . وفي هذه المباحثات أقترح لاول مرة اعطاء أفضلية لمهاجمة مطارات العدو وذلك من أجل الامساك بطائراته .

ولذلك فانه يمكن القول بأنه مع لاسكوف بدأت طريقة جديدة من الناحية الاستراتيجية . ومنذ ذلك الحين ــ كانت هناك استمرارية وصلت الى ذروتها في عهد وايزمان ، في حرب الايام الستة وفي أيام هود .

وكان هناك موضوع اخر في المجال العملي اهتم بــه لاسكوف اهتماما خاصا وهو موضوع الصور الجوية . لقــد اعتبر لاسكوف ان احضار معلومات استخبارية بواسطــة الصور الجوية هو أمر له أهمية من الدرجة الاولى . وبعد ذلك حينما كان رئيسا لهيئة الاركان العامة، كان على استعداد لاختصار عدد طائرات المطاردة الحديثة وشراء طائرات تصوير بدلا منها . وكانت هذه الطائرات من طراز موسكيتو المصنوع

جسدها من الخشب والاقمشة . وقد صنعت هذه الطائرات مختلفة في اوروبا . ونجح رجال المشتروات الاسرائيليون في شراء طائرات موسكيتو بمعدل الف دولار للطائرة الواحدة ، وبعد ان استثمروا في كل طائرة حوالي مائة دولار اصبحت هذه الطائرات صالحة للطيران . وبمساعدة هذه الطائرات بـــدأ الطيارون الاسرائيليون في الدخول ــ على ارتفاعات هائلة ــ الى الدول العربية ، والى مناطق كانت مغلقة دونهم في الماضي . وفي احدى مرات الطيران التي من هذا النوع نجح شلومو ليهط ، الذي كان من القادة الكبار في سلاح الطيران وبعد ذلك مديرا لشركة «ال ـعل» ، أن يصل في عام ١٩٥٣ فوق القاهرة وبعد ذلك فوق الاسكندرية وان يحلق فوقهما على ارتفاع ٣٠ الف قدم لمدة ساعة الى ان انهى كل سلسلة تصويراته .

وقد حظى لاسكوف بأن حدث في عهده تحولا هاما في تاريخ السلاح . لقد دخل سلاح الطيران في عهده الى عصر النفاثات . ووصلت الطائرات النفاثة الاولى بالفعل بعـد اسبوعين من اضطراره الى ترك وظيفته ، ولكن قبل ذلك بشهرين مر رجال السلاح ، برئاسة لاسكوف ، بكل آلام ولادة طلـــب الطائرات النفاثة الاولـى ، والمفاوضات الشاقة والاستعدادات بالاستيعاب . وكانت هذه الطائــرة النفاثة هي الطائرة البريطانية « ماتيور ـ ٨ » ، التي كانت سرعتهـا القصوى ٩٤٠ كيلومتر في الساعة ، وكان كل تسليحها هــو مدفعين من عيار ٢٠ مللم . وقد فتحت هذه الطائرة البريطانية فترة النفاثات في سلاح الطيران الاسرائيلي وحظـت كذلك بالاشتراك في المعركة الاولى للطائرات النفـــاثة في الشرق الاوسط . وفي هذه المعركة التي دارت فـــي سمــاء اسرائيل

في ٣١–٨–١٩٥٥ اسقط الطيار يوئيل طائرتين نفاثتين «فمبير» وهما ايضا صناعة بريطانية .

وبعد الاستفتاء الذي اجري في عهد ريمز ، تقرر الغاء رتب الضباط الخاصة بالطيران واتباع رتب الضباط الخاصة بالقوات البرية . وفي عهد لاسكوف تحدد شعار سلاح الطيران . وفي آثار بيت سان (بيسان) عثر على رسم بارز لاجنحة نسر اسرائيلي .

وقد قبل برضاء اقتراح لاسكوف بجعل شعار السلاح هو نسر بيت – سان (بيسان) . وهذه التطورات التي حدثت لم تمنع المناقشات والاحتكاكات القديمة مع الاركان العامة . لقد سعى لاسكوف الى ان يكون سلاح الطيران على صورة اركان تكمل هيئة الاركان العامة . وكما ان هناك، على سبيل المثال ، شعبة للقوى البشرية ( أجف كوّح آدام ) في هيئة الاركان العامة فيجب ان يكون في اركان سلاح الطيران كذلك قسما للقوى البشرية وياورية تعمل في سلاح الطيران. ويكون السلاح خاضعا لهيئة الاركان العامة ، ولكن منذ لحظة خوض القتال يكون العبء كله ملقى على عاتق أركان السلاح . ويكون قائد سلاح الطيران بمثابة مستشار لرئيس هيئة الاركان العامة لشئون الطيران ، بينما تكون أركانه بمثابة قيادة للقوات الجوية . وقد تجلت الخلافات في الرأي في عشرات الموضوعات . هل يجب ان تقوم المخابرات العامة لجيش الدفاع الاسرائيلي بالاهتمام كذلك بالمخابرات الجوية، أم انه على السلاح ان يعمل في ذلك بنفسه وان يمنح الامر بعدا مستقلا ومتخصصا اكثر ؟ وسعت شعبة الامدادات واللوازم في الاركان العامة بكل قوتها ، الى ان يكون تزويد سلاح الطيران بالمعدات اللازمة له هو من صميم اختصاصها.

وقد أصر لاسكوف على أن تكون الطائرات وأدوات العمل الخاصة لها ميزانيتها الخاصة .

ولم يحظ بعد سلاح الطيران بالاعتراف الكامل من هيئة الاركان العامة ، وكانت هناك قلة فقط من بين رؤساء جيش الدفاع الاسرائيلي على استعداد للاعتراف بالاهمية الخاصة للسلاح . وفي احدى المناقشات في ايام ديان كرئيس لهيئة الاركان العامة ، قال قائد كبير ومشهور ـ وقدم بشأن ذلك كذلك وثيقة مكتوبة ـ ان سلاح المشاة يجب ان يحصل على الافضلية المطلقة في اعطاء الوسائل . وقال هذا الضابط ، ان الهوة الصغيرة جدا بين اسرائيل والدول العربية موجودة بالذات في سلاح المشاة بينما الهوة في الاسلحة الاخرى هي أكبر . ووفقا لذلك يجب بذل كل الجهود بالذات في المجال الذي يوجد فيه احتمال لسد الهوة . أي منح سلاح المشاة أفضلية من الدرجة الاولى .

وقد كانت هذه المناقشات في نظر هيئة الاركان العامة مناقشات هزلية وقد وصل الامر في النهاية الى ان أدى مردخاي مكلف الى عزل لاسكوف من سلاح الطيران . وقد نجح في اقناع دافيد بن جوريون بذلك . وكانت المناقشة مع لاسكوف اصعب من الخلاف مع ريمز . وكان السبب في ذلك انهم لم يستطيعوا ان يجادلوا لاسكوف على اعتبار انه رجل سلاح الجو الملكي البريطاني وانه وفقا لذلك محل شبهة . وقد عرف لاسكوف بهذه الضغوط وقدم بنفسه طلبا لاعفائه من وظيفته . وكانت قد مرت به قبل ذلك بعدة اشهر هزة عميقة . وكانت هذه الهزة بعد حادثة وقعت في سلاح الطيران ، قتل فيها يوئيل كوستا . لقد وصل يوئيل الى اسرائيل عام ١٩٤٩ ، بعد ان انهى دورة طيران في هولوموتس في تشيكوسلوفاكيا ،

نظمت خصيصا من أجل اليهود ابناء تشيكوسلوفاكيا . وكان طيار ستفاير في سلاح الطيران . وفي احدى طلعاته اندلع حريق مفاجيء في طائرته . وقد حاول كوستا ان ينقذ الطائرة ولكنه لم ينجح . وحينمــا حاول ان ينجو لم يفلح وقتل . وقد كان لاسكوف مهزوزا ، وأقلقت راحته حقيقة انه لم ينجح في ان يفهم اسباب الكارثة وكيفية منع تكرار مثل هذه الحوادث . وحينما ذهب الى ب.ج (بن جوريون) كرر امامه انه لا بد من ان يعين لسلاح الطيران في المستقبل قائدا يكون من الاشخاص الذين يعرفون الطيران ، ويعرفون ويفهمون مــا يحدث ليس فقط على الارض بل أيضا في الجو .

وقد اقتنع بن جوريون بأنه لا بد من تمكين لاسكوف من ترك السلاح . وارسلوه الى اوكسفورد ليقضي هناك عامين للدراسة . وقبل سفـــره اشار على دافيد بن جوريون ان يعين دان تولكوفسكي قائدا لسلاح الطيران . وبذهابه انتهت فترة . — وقد قال لاسكوف منذ البداية انه جاء الى سلاح الطيران لفترة تنظيم فقط . وقد جعل السلاح من هذه الناحية يقفز وأعد القاعدة من اجل تطوير فن القتال فيه . واقنع رجاله بأن لا بد من اعداد نظرية مكتوبة والا يكتفوا بالنظرية الشفهية . وبكونه منهجيا ومنظما مثاليا فقد نخس رجال المهنة بمهمازه . وبالرغم من انه نادى دائمــا بمركزية القوة ، فقد نجح في منح ســـــلاح الطيران بداية استقلال خصب . ولاول مرة صيغت مذكرة بشأن العلاقة بين هيئة الاركان العامة وسلاح الطيران . وقد اعطيت الاسماء وكيفت المصطلحات مع تلك الخاصة بالقوات البرية . وكان ســـلاح الطيران مستعدا للانطلاق ولكن الامور لم تكن سهلة تماما . ومرة اخرى بدا ضغط ثقيل من جانب هيئة الاركان العامة ، ومن جانب وزير الدفاع أيضا . وواجه السلاح فترة صعبة لم يعرف لها مثيلا من قبل .

ولم يقبل تعيين دان تولكوفسكي بسهولة وبموافقة تامة . لقد اعتبروه كبشا اسود ورجلا من مؤيدي نضالات ريمز ولاسكوف . ولكن لم يكن هناك خيار بالفعل . لقد برز بمقدراته وكان يعتبر من بين احسن رجال السلاح. ومرة اخرى كان من المستحيل تجاوز رجال سلاح الطيران بسهولة في هذا التعيين الهام . ولذلك فقد جرى حديث عن تعيين مؤقت لمدة ستة اشهر فقط . وكان التعيين الذي منح له هو القائممقام قائد سلاح الطيران وقد وقع على الوثائق وفقا لذلك في البداية . ولكن الستة اشهر اطيلت وظل دان تولكوفسكي قائدا لسلاح الطيران لمدة خمس سنوات وشهرين . وخلال هذه الفترة اعد السلاح لحرب اخرى هي عملية قادش عام ١٩٥٦ .

وكان تولكوفسكي هو قائد سلاح الطيران الاسرائيلي الاول ، الذي اشترك بالفعل في المعارك الجوية في الحرب العالمية الثانية . وكان مثل ريمز من خريجي سلاح الجو الملكي البريطاني . ودان ، هو ابن لاسرة صهيونية قديمة ، من اوائل اصحاب البيارات في البلاد ، وقد سافر الى بريطانيا قبل نشوب الحرب العالمية الثانية لكي يدرس الهندسة. وفي أيام الوفاق مع بريطانيا جند في سلاح الطيران. وقد حارب بطائراته السبتفاير في سماء اليونان وايطاليا وفرنسا . وقد أثرت الخدمة في سلاح الطيران الصحراوي على وجهة النظر الاستراتيجية الجوية لدى دان . لقد كان هذا السلاح نموذجا بالنسبة له في اشياء كثيرة ، حينما رأس سلاح الطيران الاسرائيلي . لقد امتاز سلاح الطيران الصحراوي البريطاني بقدرة تحركه وبرز في المقدرة على تنفيذ مهام كثيرة ومن كل الانواع . وكانت لدى هذا السلاح مقدرة تكتيكية واستراتيجية في نفس الوقت . لقد كان

يعمل في اعطاء المساعدة للقوات البرية ، وفي الدفاع الجوي، وفي الصد وفي التصوير الجوي في آن واحد .

وقبل اقامة الدولة بيومين عاد دان تولكوفسكي الى البلاد على متن احدى الطائرات التي تم شراؤها من اجل سلاح الطيران الاسرائيلي الشاب. وحينما هبطوا في رودوس قبض اليونانيون عليهم اشتباها في انهم شيوعيون . وقد ساعده ضابط بريطاني كان يعرف والده على النجاة اخيرا. وبسبب الحادثة هذه التي وقعت في الطريق لم يستطع أن يعود الى الطيران ، ولكن عهد اليه بالمهمة الصعبة الخاصة بضابط عمليات السلاح . وفي خلال فترة قصيرة اكتسب لنفسه مركزا محترما بين قادة سلاح الطيران. وكان مستقبل الرجل النحيف الهادىء النفس ، الذي يبدو كجنتلمان انجليزي ، مضمونا من قبل .

وكانت مشروعات دان كثيرة . لقد أمل في ان يدفع سلاح الطيران الى الامام واعتقد في انه سوف يجد في بن جوريون مؤيدا متحمسا ضد المتشككين الذين في هيئة الاركان العامة . وكانت هذه الفترة هي الاسابيع الاخيرة لدافيد بن جوريون قبل انسحابه الى ساديه بوكر ، وتسليم وزارة الدفاع لفنحاس لافون . وقبل انسحاب بن جوريون بشهر قدم تولكوفسكي مشروعه بالنسبة لسلاح الطيران . وكان هذا المشروع متعدد السنوات، ومنقسم الى ثلاث سنوات . وكان المبدأ الاساسي في هذا المشروع هو ان سلاح الطيران لا بد وان يعطى غطاء لتعبئة الاحتياطي في حالة نشوب الحرب ، وانه هو الذي يهاجم عمق منطقة العدو ، ومن المحتمل كذلك ان يكون السلاح الاول الذي يضرب العدو . وطلب دان طائرات حديثة وكثيرة

وميزانيات كبيرة . وقد سمع زملائه في الاركان العامة مشروعه بدهشة . ان معظمهم لم يكن مقتنعا بأن سلاح الطيران يجب ان يتمتع بالافضلية . وقال بعض منهم ان رجال سلاح الطيران يتحدثون بلغة عالية ويحلمون بالاحلام . وسمع دافيد بن جوريون المناقشة . وكان واضحا انه يقبل وجهة نظر دان تولكوفسكي ، ولكنه اضطر في النهاية للانسحاب بسبب ضغوط هيئة الاركان العامة .

ومع مجيء لافون الى وزارة الدفاع حدث انسحاب آخر . وكانت هذه الفترة من الفترات الصعبة بالنسبة لسلاح الطيران . لقد دخل جيش الدفاع الاسرائيلي كله في ذلك الحين الى فترة من التخفيضات . لقد اقيل كثيرون من رجال الخدمة الدائمة وكان هناك اخفاقا تاما في موضوعات كثيرة . ورفضت مشروعات كثيرة من مشروعات سلاح الطيران من أجل ازدياد القوة والتجديدات . وارسلت رسالة من مكتب وزير الدفاع الى قائد السلاح فيها تحذير بألا يتجاوز المخصصات السنوية للسلاح وهي ٣٠٠ الف ليرة اسرائيلية لقطع الغيار . وتقرر في سلاح الطيران ألا يؤخذ الامر الصريح لوزير الدفاع في الحسبان . وحددوا انهم يمكن ان يصروا على ذلك اذا وضعوا الطائرات على الارض . وكان الجو في قيادة السلاح جوا ثقيلا . وحينما حاول دان كولكوفسكي ان يسمع السيد لافون اقواله رفضت اقواله حتى النهاية . وفي احدى الاجتماعات مع هيئة القيادة العليا لجهاز الامن تحدث دان تولكوفسكي بصراحة ووضوح . قال : « أنتم تبحثون عن رواية خيالية .. انتم تريدون سلاح طيران يكون طيبا ورخيصا في نفس الوقت . ليس هناك شيء كهذا . يجب الاختيار بين الاثنين . اما سلاح طيران واما شيء رخيص !» .

ولم يتنازل السلاح . وصارع رجاله صراعا مريرا ضد

خطر الغروب . وتقرر بناء سرب من الخردة والطائرات القديمة ( الموسكيتو ، والسبتفاير .. الخ ) التي يتم شراؤها من أي مصدر محتمل . وبهذه الطريقة فكروا في ان يقنعوا عبر الزمن المتشككين الذين في الاركان العامة . ونجحوا في شراء طائرات موستانج قديمة ، لم تعد صالحة للاستعمال في سلاح الطيران السويدي . وقبل ذلك نجح رجال المشتروات في العثور على حقل خردة لطائرات الموسكيتو . وكانت هذه الخردة هي حطام طائرات الحرب العالمية الثانية. وحذر الفرنسيون رجال المشتروات الاسرائيليين من انهم لن يستطيعوا ان يجمعوا من هذا الخليط اكثر من ١٢ طائرة ، ولكن سلاح الطيران قام بتركيب ٧٠ طائرة موسكيتو في نهاية الامر .

وترك مكلف وجاء بدلا منه رئيسا للاركان موشى ديان. وقد اصيب اولئك الذين املوا في تحول لا يقبل التأويل بالنسبة لسلاح الطيران بخيبة امل مريرة . وفي الفترة الاولى من عهد ديان كرئيس للاركان العامة استمرت العلاقة السلبية تجاهالسلاح. وكانت مواقف ديان مشابهة لمواقف بن‌جوريون. لقد أبدى تفاهما ، ولكن موقفه العملي لم يكن مختلفا . لقد اعترف ديان بأهمية التقدم بالسلاح ، ولكن ليس بطائراته القديمة . واعتاد ان يقول : « فلننتظر ونشتري طائرات نفاثة ، ولكن اتركوني مع الطائرات الحالية . ليس من الجدير اليوم صرف اموال . سندخر في المصروفات من اجل شراء طائرات نفاثة في المستقبل » .

وطالما كان الامر يتعلق بميزانيات لسلاح الطيران كانوا يتوجهون اليهم بالصرخات : لا تسرفوا في الاموال ! ودارت مناقشات عنيفة في موضوعات مختلفة وحيوية جدا كذلك .

لقد عارضوا في الاركان العامة، على سبيل المثال ، وجود استعداد راداري دائم . وأيد رئيس الاركان العامة موشى ديان المعارضين ورفض ان يخصص اموالا لاقامة الاستعداد مع معدات قديمة ورادارات سيئة . وقال : «من الاحسن ان ننتظر حتى تكون المعدات احسن . » . وقد عارضوا كذلك ان يقوم سلاح الطيران بعمل جهاز استعداد داخلي ، يحتاج الى تعبئة وسائل كثيرة . وقالوا في سلاح الطيران انه بسبب طابع القوة الجوية عليهم ان يكون السلاح على درجة اعلى من الاستعداد عن سائر اسلحة جيش الدفاع الاسرائيلي ، ولذلك يجب تعبئة كثير من رجال الاحتياطي في وقت التوتر . ومن اجل تنفيذ استعداد اعلى ، قال رجال سلاح الطيران ، انه لا بد من تدعيم جهاز القوة البشرية في السلاح برجال دائمين بصيغة اساسية . وقد بدأت هذه المناقشات في عهد مكلف واستمرت كذلك في عهد موشى ديان . وكانت اكبر خيبة أمل حينما سمعوا ان ديان يريد ان يبيع طائرات الداكوتا بزعم انه في فترة لاحقة يمكنهم شراء طائرات اخرى . وكانت معارضة سلاح الطيران عنيفة وتراجع ديان عن نيته. وحاول تسفي تسور الذي كان يرأس في ذلك الوقت شعبة القوى البشرية في هيئة الاركان العامة ، أن يضيق خطوات سلاح الطيران بطريقة اخرى : اقترح تخفيض عدد المرشحين للدورة الى عدة عشرات فقط . لقد اراد ان يزيد من كفاءة استغلال القوة البشرية في جيش الدفاع الاسرائيلي ، بدعوى ان وقت مرشحين كثيرين يضيع في سلاح الطيران الى ان يقرروا من هو الصالح للذهاب للدورة ، ولكن بالنسبة لحاجات سلاح الطيران كانت وجهة النظر هذه قصيرة النظر للغاية . ولم يكن لسلاح الطيران خيارا الا ان يعارض بشدة اقتراح تسور. وكان هذا حكما ظل مكتوبا فقط .

وفي قيادة جهاز الامن برز رجل واحد فقط كان من

مؤيدي حروب رجال سلاح الطيران . وهذا الرجل هو شمعون بيرس . لقد رافق سلاح الطيران بتأييده ومساعدته منذ المراحل الاولى الصعبة . وقال دان تولكوفسكي ان شمعون بيرس سبق الجميع في ادراكه . وقد وجد بعد ذلك لغة مشتركة مع عيزر وايزمان وأيد مشروعات المشتروات الكبيرة الخاصة به . وحينما اضطر بيرس لترك وظيفته كنائب لوزير الدفاع أرسل له الالوف (العميد) عيزر وايزمان مذكرة من قبل سلاح الطيران وعليها اهداء : « الى شمعون، الذي ساعد سلاح الطيران لكي يتحول من عصفور الى عقابا نسريا » (١)

وبالنسبة لموشى ديان يجب القول بأنه طالما كان هناك هدوء على الحدود فانه كان يضغط ويثقل الامر على سلاح الطيران شأنه في ذلك شأن سابقيه ، ولكن حينما بدأ التوتر واتضح خطر الحرب ، غير على الفور موقفه وحرك مهمازه كذلك لتنفيذ المشروعات . لقد كان على استعداد للاعتراف بالخطأ ولم يخش من الانطباع الذي يفعله التغيير في موقفه. وقد بدأ التحول في الموقف من سلاح الطيران يتضح في فترة العمليات الانتقامية قبل عملية سيناء ١٩٥٦ . ومما يدعو للسخرية ، ان اشياء صغيرة هي التي أدت الى تغيير الموقف من السلاح .

وفي البداية كانت طائرات البيبر الصغيرة . وقد ادرك القادة في الميدان الى أي مدى يمكن لهذه الطائرات ان تكون لهم بمثابة مساعد في عملياتهم ، سواء في نقل الجرحى من

---

(×) نص الجملة بالعبري هو «متسبور لبيرس» ومعنى كلمة بيرس هو العقاب النسري وقد استخدمت في جملة التقدير لبيرس . (المترجم) .

ميدان القتال او في تحقيق السيطرة الاحسن على القوات . وقد نجت عمليات كانت على حافة الفشل بفضل هذه الطائرات الصغيرة وانتهت دون معارك . وفي عملية «يرقون»، على سبيل المثال ، التي دخلت فيها داوريات الى سيناء لكي تفحص الطريق الى شرم الشيخ ، تم اخراج الرجال من الصحراء - بعد ان اكتشفهم المصريون - بمساعدة عدد من طائرات البيبر . وفي حادثة اخرى اضطر رجال سلاح البحرية الى الهبوط على شاطيء السعودية بعد ان غرز زورقهم على الشاطيء . وضيق عليهم السعوديون الخناق وكادوا أن يأسرونهم . واستدعى سلاح الطيران لنجدتهم . وكان موطي هود هو الذي ارسل الى الشاطيء السعودي بطائرة موستانج ودافع عنهم بواسطة مدافعه ، الى ان جاءوا لانقاذهم .

وبدأت المفازلة بين اسرائيل وفرنسا تؤتي ثمارها في سلاح الطيران . ووصلت في البداية ، في عام ١٩٥٥ ، طائرات الاوراجان . وهذه الطائرة هي طائرة قوية يمكنها ان تحمل كمية لا بأس بها من السلاح . وفي المرحلة الاولى بعدما حاولوا ان يتناقشوا مع رجال السلاح حول عدد الطائرات التي يجب شراؤها . وعرضوا عليهم في البداية ١٢ طائرة فقط تزاد فيما بعد ذلك . وكان الذين عرضوا هذا لا يفهمون ان هناك كمية محددة لا يجدر شراء أقل منها على الاطلاق . ان هناك طائرات في الصيانة وهناك طائرات لا بد من دعمها باحتياطي . وقال رجال السرب ان السرب تبلغ عدد طائراته «x» طائرة ، وبالاضافة الى ذلك لا بد من شراء عدة طائرات كاحتياطي .

وضغطوا وفي النهاية انتصروا . وفي عيد الاستقلال في عام ١٩٥٥ طارت في العرض لاول مرة طائرات الاوراجان .

وفي عام ١٩٥٦ وصلت طائرات اكثر اعدادا وتجهيزا ، مستير ٤ . وكل هذه الطائرات من انتاج داسو ، وكانت كلها حتى ذلك الوقت في اطار السرعة الاقل من سرعة الصوت .

وبدأ موشي ديان يضغط من اجل اقامة حظائر محصنة للطائرات . وفي يوم صاف حكى لقائد سلاح الطيران ان زلمان أرن جاء اليه قائلا ـ بعد ان زار مطار رامات ـ دافيد ـ لماذا لا يبني جيش الدفاع الاسرائيلي مباني محصنة كما يفعل السويديون . وتم تحسين الغطاء الراداري كذلك عشية حملة سيناء . وفي الايام الاخيرة قبل الحرب تم الاسراع في بناء الممر . وانتهى العمل قبل العملية بيوم واحد . وقد اقيمت حفلة ختام العمل ، والتي دعي اليها عمال «سوليل ـ بونيه» ( شركة البناء في اسرائيل ـ المترجم ) بعد الحرب .

وفي عملية سيناء ١٩٥٦ قام سلاح الطيران بمراجعة عامة من اجل حرب الايام الستة في عام ١٩٦٧ . ولم تكن هذه الحرب من اجل سلاح الطيران . ان السلاح بسبب القيود التي فرضت عليه لم ينجح في استغلال مقدرته الكاملة . ولان اسرائيل ، كانت تعرف ان البريطانيين والفرنسيين سوف يتدخلون في سياق العملية، فقد تقرر تضليل المصريين وخلق انطباع بأن اسرائيل تقوم بعملية انتقامية كبيرة ولا تقوم بشن حرب كبيرة . ومن أجل ذلك تقرر الامتناع في المرحلة الاولى عن استعمال قوات معينة . وعلى عكس النظرية القائلة بأن سلاح الطيران هو الذي يبدأ الضربة القوية ، وعلى الاخص ضد مطارات العدو ، أتفق على ألا يتدخل على الاطلاق في المرحلة الاولى، وفي أساس خطة التضليل كانت هناك خشية من انه في

اليومين الاولين من العملية والتي ستتصارع فيهـا اسرائيل مع مصر ، قد تقوم القاذفات المصرية ( سربين من القاذفات طراز اليوشن ٢٨ ) بقصف المدن الاسرائيلية . وكانت مخاوف بن جوريون كبيرة للغاية ، لدرجة انه طلب من الفرنسيين ارسال سرب من الطائرات المطاردة مع طياريها . وكـانت مهمة هذا السرب حمـاية سمـاء البـلاد مـن القاذفات المصرية . ومرة اخرى أطل عدم الثقة القديمة في قواتنا الذاتية . وقد اتضح أن طياري المطاردة الفرنسيين ظلوا بلا عمل . ففي اليومين الاولين من العملية ، وقبل أن تتدخل الطائرات الفرنسية والبريطانية ، أرسل المصريون قاذفتي قنابل فقط الى سماء اسرائيل وقد أسرعت هاتان الطائرتان في التخلص من الذخيرة التي لديهما بعيدا عن الاهداف التي اختيرت لهما. واتضح ان المظلة الجوية الفرنسية غير ضرورية.

وبسبب اتجاهات خطة الحملة تحدد ان يقتصر سلاح الطيران الاسرائيلي في البداية على الاهداف الدفاعية ويكون مستعدا للرد على النشاط الجوي من جانب المصريين . وقد كان القصد من ذلك هـو خفض القتال الجوي بقدر الامكان. وتـم الاتفاق على ان تخرج طائراتنا لمهاجمة سلاح الطيران المصري في حالة مـا اذا وسـع المصريون الحـرب . وقد استطاع سلاح الطيران بعد يومـين مـن بدايـة عمليـة «قادش» ان يعمل بحرية من اجل مساعدة القوات الارضية .

وقد بدات الحرب بعملية جوية مذهلة حينما تم ارسال زوجين من الطائرات الموستانج الى سيناء من اجـل قطع خطوط التليفونات في شبه جزيرة سينـاء . وبعد ذلك نقل سرب النقل في سلاح الطيران المظليين للهبوط بجوار ممرمتلا. وعلى ارتفاع عال كانت الطائرات المقاتلة الاسرائيلية تحلـق

وتعطي للمظليين ولطائرات النقل تغطية قوية . وفي الغد سمحوا لسلاح الطيران أن يغمز للمصريين ، بأنه يستطيع ان يفعل ما هو أكثر وانه لا يحجم عن اطـلاق النيران نتيجة لضعفه . وحلقت مجموعة من الطائرات الاسرائيلية فوق مطار رئيسي في مصر دون ان تصيب الطائرات الرابضة فيه . ولم تكن نسب القوات العددية للاسلحة الجوية لصالح اسرائيل . ففي مقابل ٨ اسراب من الطائرات المقاتلة النفاثة ، استطاعت اسرائيل ان تضع ٥ اسراب من عندها . وكـان جـزء مـن الطائرات الاسرائيلية حديثا ولم يكن الطياروين قد تمكنوا بعد من اكتساب خبرة . وقد تمكن سلاح الطيران من سد النقص لديه بطـائرات المكبس . وادخلـت ٦٢ طـائرة مكبـس من انواع مختلفة الى القتال : طائرات هارفارد قديمة ذات محرك واحد ، وطائرات موستانج وقاذفات بي-١٧ . وقد ارسلت هذه الطائرات لقصف وحدات الجيش المصري في شرم الشيخ . وكانت هذه هـي اغنيـة الاوزة ( الاغنيـة الاخيرة الطائر قبل الموت — المترجم ) لطـائرات القصف الثقيلة في سلاح الطيران . واحدثت عملية سيناء التحول . لقد كان يتم وضع الطائرات النفاثة وطائرات المكبس على قدم المساواة ، وكـان الانتقال الـى الطائرات الحديثة انتقالا تدريجيا . وحتى عملية سيناء كـان للطائرات الموستانج مهام كثيرة ، ولكن في هذه الحرب أدركوا أن هذه الطائرة بطيئة الى حد مـا وقابلة للاصابة ، وكان القرار هـو الانتقال عاجلا الى الطائرات النفاثة فقط .

وبعد يومين من بداية العملية ، بدات المعارك الجوية الاولى بين الطائرات الاسرائيلية والمصرية . وبدأ الفرنسيون والبريطانيون طلعاتهم العملية من المطارات التي في قبرص ، ولكن قبل ذلك كانت قد بدأت المعركة الجوية مع الطائرات

الاسرائيلية . وقد حدث الامر بجوار مطـار كبريت المصري. لقد كان الاسرائيليون تواقين للقتال وأتيحت لهم الفرصة . فمنذ حرب ١٩٤٨ لم يكن للطيارين الاسرائيليين تقريبا أي لقـاء جوي مع العدو . وفي عام ١٩٥٥ حدثت معركة جوية أولى بين الطائرات النفاثة ـ وخرج الطيارون الاسرائيليون منها وهم متفوقون . لقد أصاب يوئيل ورفيقه ، اللذان طارا بطائرات ميتور طائرتين فمبير مصريتين كانتا قد دخلتا المجال الجوي الاسرائيلي . وكان لدى الطيارين الاسرائيليين عنـد خروجهم الى عملية سيناء اساس للاعتقاد بتفوقهم علـى الطيارين المصريين . وكانوا مستعدين للامتحان . وبجـوار كبريت حلقت في مواجهة ثمان طائرات مستير اسرائيلية ١٢ طائرة ميج مصرية . وكانت المعركة قصيرة وفيها تم اسقاط طائرتي ميج . وقد اصيبت طائرة مستير واحدة ، ولكنها نجحت في العودة الى قاعدتها (١) .

ولم تقم اسلحة الطيران العربية الاخرى بالعمل . لقد اكتفى قادتها بتصريحات النصر . ومـا ان دخل الانجليز والفرنسيون الى العمل فوق القناة ، حتى تـم تسهيل مهمة سلاح الطيران جدا . لقد سيطر الان بسهولة كبيرة علـى سماء سيناء . وتركزت مهمة السلاح في مساعدة القوات الارضية وملاحقة المصريين المنسحبين . وامتلأت الطرق بعربـات ومدرعـات مصريـة اصيبت بواسطة الطائرات الاسرائيلية . وكان التقدير ، ان حوالي نصف الاصابات التي لحقت بالمصريين كانت من عمليات الطائرات الاسرائيلية . ولم يسمح لطائرات سلاح الطيران بالعمل وراء قناة السويس ، ولكن بالاضافة الى شبه جزيرة سيناء اشترك سلاح الطيران في بعض العمليات . فقبل عملية سينـاء تم انـزال ضربة ثقيلة بقيادة الجيش المصري . ان المصريين الذين شعـروا

---

(١) ارجو ان يدرك القاريء العربي رغبة اسرائيل في اظهار بطولة خارقة لنفسها ، واظهار العرب بشكل مغاير .

بالتوتر المتزايد نظموا سوريـا والاردن في قيادة عسكرية مشتركة(١) . وقبل ان تبدأ اسرائيل عملياتها بعدة أيام خرج وفد من الضباط المصريين للقيام بجولة في سوريا والاردن . وكان على راس الوفد ، نائب ناصر وقائد جيشه عبد الحكيم عامر . وكان قصدهم ان ينسقوا بين جيوش البلاد الثلاثة في حالة نشوب الحرب . وكانت عمان هي المحطـة الاخيرة في جولتهم . ومن هناك سافروا الى القاهرة عن طريق بيروت . وفي الطريق كان الوفد منقسما الى مجموعتين في طائرتين . وكان في كل طائرة حوالي عشرين ضابطا من كبار الضباط . وفي طريقهم من بيروت الى القاهرة ، في قلب البحر ، انفجرت الطائرة الاولى . وقد اتضح ان الطيار لم يتمكن مـن قول شيء اثنـاء السقوط . وكان حظ عبد الحكيم عامر حظا طيبا في ذلك الوقت لانه كان يجلس في الطائرة الثانية . وبذلك تم اعطاء هدية لعامر مقدارها احدى عشر عاما من الحياة . وبعد حرب الايام الستة وضع حدا لحياته .

وقد أصاب فقدان الطائرة بضباطها مصر اصابة قاسية. وقبل بداية عملية سيناء بيوم واحد كانوا مـا زالوا يواصلون البحث في البحر عن حطام الطائرة .

وفي عملية سيناء فقد سلاح الطيران الاسرائيلي عشر طائرات ، من بينها طائرة نفاثة واحدة . وقد اصيبت جميعها بنيران من الارض واسقطت طائرة استطلاع واحدة بواسطة طائرات الميج . وفقد المصريون ١٥ طائرة ، معظمها في معارك جوية . ومثلما حدث في حرب الايام الستة لم تمر هذه الحرب دون اخطاء . ففي حرب الايام الستة اصـابت الطـائرات الاسرائيلية وسفن الطوربيد عن طريق الخطأ سفينة التجسس الامريكية «ليبرتي» ، التي دخلت دون تنسيق الـى منطقة

(١) يلاحظ القاريء ان مؤلفي هذا الكتاب يسعون ايضا لتأكيـد كذبة اسرائيل انها سنة ١٩٤٨ حاربت وانتصرت وان الاستعمار لم يشارك بالحرب .

المعارك . وفي عملية سيناء هاجمت اربـــع طائرات مستير اسرائيلية بطريق الخطأ المدمرة البريطانية «كراين» التي كانت تبحر بجوار شرم الشيخ . وقد اصابت صواريخ الطـائرات سطح المدمرة ، ولكن هذا الخطأ لم يؤد مثلما حدث في حرب الايام الستة الى خسائر كبيرة في الارواح .

وفي البحر الابيض المتوسط اصابت طـائرات سلاح الطيران المدمرة المصرية « ابراهيم الاول » . وقد نجحت بالتعاون مع سفن سلاح البحرية في التغلب على المدمرة المصرية التي جاءت لقصف ميناء حيفا (١) .

وبعد عملية سيناء بعدة سنوات ، لخص موشى ديان ، رئيس أركان جيش الدفاع الاسرائيلي في تلك الفترة العملية ( في كتابه «يوميات سيناء» ) بقوله : « يجب ان أقول لصالح اسلحتنا ــ وعلى الاخص سلاح الطيران ــ أننا كنـــا متفوقين قبل التدخل الانجليزي الفرنسي ، وذلك بالرغم مـــن اننا فرضنا عليها قيودا كثيرة ولم نسمح لها بمهاجمة المطارات المصرية . وليس لدي شك في انه لو كان علينا ان نواصل مقاتلة المصريين بمفردنا، لكان في مقدرة سلاح الطيران عندنا، ان يسكت سلاح الطيران المصري خلال يومين » .

وقد شكلت عملية سيناء تحولا في العلاقات بين الاركان العامة وسلاح الطيران . لقد دعمت المدرعات وسلاح الطيران في هـــذه الحـــرب موقفهمــــا دون اعتراض . وكـانت وجهة النظر البرية القائلة بأن سلاح الطيران هــو مجرد سلاح مساعد هي وجهة النظر السائدة ، وابتداء من عملية قادش اصبح واضحـــا ان لسلاح الطيران اهمية خاصة كبيرة فـــي القدرة على الحسم في الحرب . كذلك كانت للمساعدة التي

---

(١) الذي ثبت حتى الان ان القوات الفرنسية هي التي أسرت هذه الباخرة وسلمتها لاسرائيل .

يقدمها سلاح الطيران اهمية حاسمة من الدرجة الاولى ، على سبيل المثال الحالة التي غيرت فيها مهمة الانزال المظلي لكتيبة المظليين وهي في الطائرات . فخلال الطيران تم تغيير المهمة ونزلت الكتيبة في الطور على شاطيء خليج السويس وعجلت بذلك بنهاية الحرب . واخذت وجهة النظر الدفاعية تجاه سلاح الطيران في الاهتزاز . ففي بداية سنوات الخمسينيات سادت في جيش الدفاع الاسرائيلي وجهة النظر القائلة بأن الاستراتيجية الاسرائيلية يجب ان تعتمد على تحطيم العدو من خلال الدفاع . واثناء المناقشات أشار كثيرون الى معارك الصحراء الغربية في الحرب العالمية الثانية حينما حطم مونتجمري هجوم روميل بواسطة دفاع مناسب ، وبعد ذلك اندفع في هجوم شامل . وقد حاولوا تطبيق هذه النظرية بالنسبة لسلاح الطيران . وفي هذه المناقشات برز على الفور عيزر وايزمان . وكان الخلاف مع رجال القوات البرية في هيئة الاركان العامة ، ولكن دارت ايضا في داخل السلاح مناقشة عن التوازن الذي يجب اقامته بين الدفاع والهجوم . وكان رأي تولكوفسكي ووايزمان ان سلاح الطيران يجب ان يبني نفسه من البداية على أساس الهجوم فقط ، والا فان جيش الدفاع الاسرائيلي سوف يفقد أساس القوة المجسدة في السلاح . وردا على هذا الرأي قيل لرجال سلاح الطيران ان المعركة على بريطانيا هي نموذج للدفاع الجوي وان اسرائيل يجب ان تتبع هذا الاسلوب . ولم يقبل كولكوفسكي ووايزمان هذا القول . لقد قالا ان المعركة ضد بريطانيا هي نموذج وحيد وان الالمان خسروا في هذه المعركة الشيء الكثير بسبب التخطيط المعيب لقاذفاتهم وعملياتهم .

وكان من الواضح انه ستكون لدى اسرائيل قوة جوية

صغيرة نسبيا . وكان السؤال هو كيف يجعلونها قوية بقدر الامكان . وكانت احدى الاجابات على هذا هي القدرة على الحد الاقصى من الحشد والسيطرة المركزية على السلاح . وهذا من اجل استفادة كاملة من قوته ، ولامتصاص كامل مقدرته . ومن عمليات البحث هذه ولدت نظرية الاستغلال القصوى . أي القدرة على اعادة الطائرة بالسرعة القصوى الى طلعة تنفيذية اخرى وخفض الوقت الفاصل بين طلعة واخرى. ومن أجل ذلك كان يجب البحث عن اسلوب تنظيم مثالي في المطارات التابعة للسلاح وتطوير قاعدة على درجة عالية من الكفاءة . وقد أدت الابعاد الصغيرة للمنطقة الى تخلي سلاح الطيران عن القاذفات . وبدأ البحث عن طائرة تكون طيبة في مساعدة القوات الارضية وكذلك في مهام المطاردة والهجوم في المدى القصير نسبيا . وكان من الواضح لسلاح الطيران ، انه عبر مرور الزمن سوف يعهد اليه بمهمة مساعدة سلاح البحرية الذي عليه ان يحارب في بحرين كذلك . ومن هنا بدأ الاتجاه نحو المهام المتعددة : القدرة على معالجة المشاكل التكتيكية والاستراتيجية بنفس الادوات . وكانت هذه المطالب والمهام ثقيلة ، ولكن العبء الذي فرضه رجال سلاح الطيران على أنفسهم جعل مقدرتهم اكثر حدة ، سواء في المجال العملي ، أو الفني او المهني . وتعلم رجال السلاح كيف يمتصون الحد الاقصى من كل شيء . واخذوا في البحث عن أحسن شيء في كل سلاح طيران، ودرسوا في كل مكان. ولم تكن المسألة مسألة نقل ، بل اعادة تطبيق لدروس اخرى وتكييفها تبعا لظروف المنطقة .

وفي ٢٨-٧-١٩٥٨ انهى دان تولكوفسكي مهمته وأخلى مكانه لعيزر وايزمان . لقد عمل تولكوفسكي اكثر من خمس سنوات من أجل تدعيم السلاح . وقد منحه اخيرا الاطار

التنظيمي وفي عهده تم تقوية الاسس المهنية . وسلم وايزمان أداة حرب اعترف الجميع بأهميتها الحاسمة .

وواصل وايزمان التقاليد التي يكون الطيارون بموجبها هم الذين يتولون قيادة السلاح . لقد كان هو ودان تولكوفسكي طيارين مقاتلين ، وكذلك مردخاي هود من بعدهما . وقد كان لهذه الحقيقة تأثير كبير على تطور سلاح الطيران . لقد تم التأكيد اكثر واكثر على الجانب التنفيذي وعلى اعداد الطيارين المقاتلين . وكان عيزر وايزمان مثل دان تولكوفسكي مرتبطا بسلاح الطيران الاسرائيلي منذ اليوم الاول للسلاح . ولد عيزر وايزمان في تل أبيب وانتقل مع اسرته الى عكا وحيفا . ومنذ ان اصبح واعيا كان مرتبطا بصراع اليشوف اليهودي . ومثل القائدين السابقين لسلاح الطيران كان عيزر ابنا لاحد الاسر القديمة المحترمة في البلاد . فهو ابن يحيئيل وايزمان شقيق حييم وايزمان الرئيس الاول لدولة اسرائيل . واخيرا عندما أصبح قائدا كبيرا في سلاح الطيران ، تزوج هو وموشي ديان شقيقتين ، هما نجلتا المحامي شفارتس من القدس . وفي المدرسة الواقعية في حيفا تقابل مع صديقه حييم لاسكوف الذي رأس هو الاخر سلاح الطيران . وكان لاسكوف قائدا في «الجدناع» (كتائب الشباب) وقد جند الاثنان معا في فترة الحرب العالمية الثانية في الجيش البريطاني . وقد شق عيزر طريقه الى سلاح الجو الملكي البريطاني بينما ذهب لاسكوف الى سلاح المشاة . وقد بدأت علاقات وايزمان بالطيران وهو بعد في السادسة عشر من عمره في نادي الطيران في حيفا. وفي سلاح الجو الملكي البريطاني لم يكن طريقه مفروشا بالورود . ففي المرحلة الاولى لم يبتهج البريطانيون بادخال اليهود الى دورات الطيران . وكان على وايزمان في البداية

ان يعمل سائقا في سلاح الطيران البريطاني ومن هذه الوظيفة تم ضمه الى الطواقم الارضية في احدى المطارات. وبعد ذلك ضم وايزمان الى الاسرائيليين الاوائل ، الذين أرسلوا الى دورة طيران في روديسيا . ومع انتهاء الدورة وضع ، في اطار الطيارين المقاتلين ، في المطار المصري في فايد . وبعد مرور اكثر من عشرين عاما ، في حرب الايام الستة ، ضرب التلاميذ - طياري وايزمان هذا المطار وحطموا فيه عشرات من طائرات الميج .

وفي حرب ١٩٤٨ ، في الايام الاولى لسلاح الطيران الاسرائيلي ، كان وايزمان من خيرة الطيارين. وقد برز من بين طياري «محل» (متطوعي خارج البلاد لحرب ١٩٤٨ ) الكثيرين واعتبر من بين الطيارين الاسرائيليين القلائل الذين يلحقون بصورة دائمة بالعمليات الخطيرة ، التي كان يخرج اليها الطيارون المحنكون ذوو الخبرة من اعضاء «محل» . وحينما تقرر اقامة سرب النقب وقعت القرعة على عيزر وايزمان كانسان ليكون على رأسه . وكان من بين طياري الطائرات المسر شميدت الاولى، وفي ٢٩-٥-١٩٤٨ قام بدور في الهجوم الاول لهذه الطائرات على الطابور المصري الذي تقدم حتى اشدود . وبعد ذلك اشترك في المعركة التي اسقطت فيها خمس طائرات بريطانية كانت قد دخلت الى المجال الجوي الاسرائيلي .

وقد كان مكان عيزر وايزمان مضمونا له في سلاح الطيران . فما ان انصرف معظم طياري «محل» ، حتى اصبح وايزمان الرئيس والزعيم غير الرسمي للطيارين المقاتلين الاسرائيليين . وفي عملية سيناء عام ١٩٥٦ كان قائدا لجناح مقاتل في جنوب البلاد وفي اطار مهمته هذه لم يضيع

الفرصة للخروج مع طياريه في طلعات عملية . وبعد الحرب عين رئيسا لقسم الطيران في أركان سلاح الطيران ، وهي الوظيفة التي تعتبر الثانية من حيث المرتبة القيادية في السلاح. وقد كان من الطبيعي ان يتولى هو قيــادة سلاح الطيران مع ذهاب دان تولكوفسكي .

ولم تكن الفترة التي تلقى فيها عيزر وايزمان زمــام القيادة فترة سهلة . فبعد عملية سيناء دخلت اسرائيل الى فترة من الهدوء . وحدث هبوط في التوتر الامني وكان الامر ملموسا كذلك في جيش الدفاع الاسرائيلي ، وعلى الاخص بين الجيل الشاب . وقد بدت الظروف الصعبة لمهام هذه الفترة كمــا لو كانت قد حكم بهــا من أجل قائد مثل وايزمان . فمن السهل التواجد على رأس مقاتلين وقيادتهم في أثنــاء الحرب عن قيادتهم في فترة من الهدوء الغامض التي يكون فيها خطر الانسحاب كبيرا . وكان وايزمان يعتبر بمثابة الزعيم القتالي لسلاح الطيران ، ولكن كان يبدو ان اهم انجاز لــه مرتبط خصوصا بعمل النمل الغامض وهو اعداد اهم اداة حربية في جيش الدفاع الاسرائيلي .

وقد قال عنه حييم لاسكوف بعد أن ترك جيش الدفاع الاسرائيلي وانضم الى الحكومة الاسرائيلية : « لقد امتاز عيزر وايزمان بأنه زعيم جوي . لقد علم رجاله كيف يديرون معركة جوية . وكان لديه تمسك غير عادي بالمهمة . وقد نجح في أن ينقل الى كل طيار الاحساس بأنه يجب أن يحقق الهدف رغما عن كل العراقيل ، سواء من النيران الارضية ، أو من نيران الطائرات ، أو من الطقس الجوي . وقد نجح في ان يجعل الاصطلاح البريطاني القائل «اضغط الى الامــــام دون أي اعتبار» متأصلا في السلاح .

ومنذ اللحظة الاولى لوايزمان كان تأكيده على الروح القتالية . وكان هو الذي طالب بشدة بتحويل الطيار الاسرائيلي الى مقاتل في الجو . وكان هو الذي انتهج دورة للموجهين في القتال ، وهم الطيارين الذين يقودون رفاقهم في الجو ويخططون للمعركة الجوية . لقد كان يحب لسلاح الطيران ان يتعلم كل شيء بنفسه . وفي الخمسينيات ، قبل عملية سيناء ، لم يكن معروفا بعد . وقد قوبلت طلباته الخاصة بالقبول في دورات مختلفة في اسلحة الجو المختلفة اكثر من مرة بالرفض . وكان لا بد من اعداد المادة بمفردنا واكتساب الخبرة الذاتية، مع تكييف دروس الاخرين لظروفنا الخاصة . ومرت عدة سنوات وبدأ مندوبون من اسلحة الطيران المتقدمة يدقون على ابواب سلاح الطيران الاسرائيلي.

وبدأ وايزمان يحارب ضد ظاهرة ترك الجيش النظامي. لقد ازدهر السوق المدني وازداد الطلب على الاشخاص المؤهلين والايدي العاملة في غالب الاحيان . واعتقد كثيرون من الضباط الشبان ، ان مهمتهم قد انتهت بعد ان انهوا فترة الارتباط الاولى في الجيش الدائم . وبعد ذلك ارادوا أن يرتبوا امورهم في الحياة . وحارب وايزمان هذه الظاهرة ونجح في مواجهة الشرخ . لقد كان عليه ان يتصادم مع مندوبي الكيبوتسيم ( المستعمرات الاشتراكية ) التي طلبت من ابنائها الطيارين العودة الى المزارع . وخشي مندوبو الكيبوتسيم من ان يكون الارتباط المتواصل سببا في عزل الطيار عن حياة الكيبوتس عزلا كاملا . وقد تعب وايزمان في اقناعهم بأن الخدمة في سلاح الطيران لا تقل أهمية عن الاقامة في مستعمرات الحدود . وقبل عشرات من الطيارين من ابناء الكيبوتسيم شعاره بأن هناك «طليعة» على ارتفاع ٤٠ الف قدم. وتحدث وايزمان الى طياريه ورجاله باللغة الصهيونية ، ولكن

دون وضع الصهيونية بين أقواس . ووقع عشرات الطيارين والضباط وذوو الرتب المختلفة على الخدمة في الجيش النظامي ، وذلك لان وايزمان أقنعهم بالتخلي عن المشروعات خارج جيش الدفاع الاسرائيلي . ومن اجل ذلك كان عليه ان يرعى الاحساس الخاص بأنهم يعيشون في ظل اسرة واحدة ، لا يجدر بهم ان يتركوها . وقد تعرف على كل طيار وبحث معه مشاكله الشخصية . وكان عليه اكثر من مرة ان يتدخل في نزاعات عائلية . وقد قال بعد ان تدخل في نزاع عائلي : « اذا قام الطيار عندي بالطلاق بغير داع فعلي أن أتدخل حتى لا يمس هذا روحه المعنوية والروح المعنوية العامة في السلاح » . لقد كان الطيارون هم درة التاج ، ولكنه اهتم كذلك بالتدخل بين الطواقم الارضية ، وبين رجال الخدمات بأنواعها ــ الطباخين ، والموظفين والسائقين . وكان كل هذا من اجل رعاية الروح المعنوية لسلاح الطيران .

وقد نجح سلاح الطيران من ناحية الروح المعنوية في أن يصيب جيش الدفاع الاسرائيلي كله بالعدوى . ورويدا رويدا أصبح هناك احساس بأن هذا كيان منفصل ، جيش قائم بذاته ، من الاحسن الانضواء تحت لوائه . وقد رفع بعض الطيارين في ذلك الحين شعارا جديدا يقول : « عليك أن تحذر من الطيران فوقي حتى لا تصطدم بروحي المعنوية » . ونجح وايزمان في اقناع رجاله بأن يسعون بنجاح نحو موقف سوف يكون فيه سلاحهم من احسن الاسلحة في العالم ، وان اليوم الذي سيأتي فيه اشخاص من اسلحة الطيران الكبرى لدراسة الحلول التي توصل اليها سلاح الطيران الاسرائيلي لن يكون بعيدا . وأتى نضال وايزمان بثماره . وتجمع في سلاح الطيران احسن الشباب الاسرائيلي . ولم يكن شعار « احسن الطيارين » شعارا فارغا ، واصبح هناك في سلاح

الطيران نوع من الحفاظ على الطبيعة الانسانية التي تتحدث وتفكر بمفاهيم الطليعية . وقد رعي وايزمان هذه الجماعة وحافظ عليها من كل دخيل، ورد هؤلاء عليه بالحب والتقدير . وقد حاول كثيرون ان يقلدوه وان يتصرفوا مثله . وكان وايزمان القائد ، ولكنه كان كذلك واحدا من الجماعة . ولم تكن هناك طائرة جديدة وصلت الى البلاد لم يدرسها وايزمان ويطير عليها . وفي نفس الوقت لم يتخل عن طائرته القديمة السبتفاير السوداء ، التي اعتاد الطيران بها كل مرة .

وفي المجال النظري حسّن وايزمان واهتم بتكتيكات الهجوم . وقد كان شعاره هو « ان أحسن دفاع عن اسرائيل هو في سماء القاهرة ! » ، وهو الشعار الذي حدد طرق التفكير والاستراتيجية الخاصة بسلاح الطيران وطابع الخطط فيه . وقد تحمس وايزمان جدا اكثر من سابقيه لمشروع القضاء على اسلحة طيران العدو في مطاراته . ومن اجل ذلك حسّن بصورة أكثر في تكتيك الهجوم . وقد استلزمت وجهة النظر هذه عناية بالقادة القتاليين من نوع خاص . وبدأ في التجول بين صفوف الطيارين واختار من بينهم الاشخاص الذي بدوا بالنسبة اليه مناسبين بصورة خاصة ، ومن ناحية اخرى ابعد اولئك الذين كانوا في رأيه تنقصهم حاسة الوحي القتالي . وقد برز في الصف الاول مردخاي هود ، الذي وضع فيه وايزمان اساس ثقته كوريث له في المستقبل . وقد فعل كل شيء من أجل ان يمهد الطريق لهود نحو رئاسة السلاح . ومن أجل ذلك كان عليه ان يتصادم من اجله خارج سلاح الطيران . وفي مرحلة معينة في عام ١٩٦٥ كان على استعداد لترك السلاح . وعرضت عليه وظيفة نائب رئيس هيئة الاركان العامة . وكان وايزمان على استعداد للتخلي عن الاقتراح لانه أصر على ان تكون رئاسة السلاح لمردخاي

هود وليس لاي شخص آخر ، وظل سنة اخرى في وظيفته الى أن قبل اقتراحه .

وقد حظي الالوف (العميد) عيزر وايزمان ، بأن يحدث في عهده تحول هام في تاريخ السلاح . لقد انتقل سلاح الطيران الى السرعات فوق الصوتية . ومن الطائرة السوبر ــ مستير التي تطير بسرعة اكثر قليلا من سرعة الصوت انتقلوا الى الطائرة الميراج التي تصل سرعتها الى ٢ ماخ . واصبحت هذه الطائرة بمثابة العلامة المميزة لسلاح الطيران ونال بفضلها شهرة في عالم الطيران . وتعلم منتجو الطائرة الفرنسيون من الخبراء الاسرائيليين ما هي القوة المجسدة في الطائرة الميراج وادخلوا وفقا لتوجيهات من اسرائيل تعديلات وتحسينات مختلفة عليها .

وصلت الميراج الاولى الى اسرائيل في ابريل ١٩٦٢ . وقد سبقت ذلك تخبطات ومناقشات ليست قليلة. وفي سلاح الطيران سأل الخبراء انفسهم عما هو احسن توازنا بين الطائرات السريعة مثل الميراج وبين الطائرات المهاجمة ، للمساعدة الارضية . ولم يكن أحد يعرف الميراج وكان هناك من اعتقد بأن هذه الطائرة السريعة جدا ليست مثالية بالنسبة للمساعدة الارضية . وطلب عيزر وايزمان في البداية شراء ٩٠ طائرة . وفي الاقتراح الذي قدمه الى الاركان العامة ، والذي أسماه « مشروع الحشمونائيم » ، قال انه اذا كنا نريد ان نبني سلاح طيران قويا ، يمكنه مواجهة كل أسلحة الطيران العربية ، لا بد من شراء ما لا يقل عن ٩٠ طائرة ميراج. وقد صدق رئيس هيئة الاركان العامة حييم لاسكوف ، الذي كان قائدا لسلاح الطيران ، في البداية على شراء ٢٤ طائرة . واعتقد لاسكوف أن هذه الطائرات تكفي كصفقة

شراء اولي. لقد كانت الميزانية التي فيحوزة لاسكوف محدودة وكان يعتقد انه من الاحسن له ان يهتم بشراء طائرات تصوير وطائرات مقاتلة للمطاردة الليلية وكذلك طائرات نقل لزيادة قوة الانزال المظلي . وقوبل اقتراح لاسكوف بسخط في سلاح الطيران، لانه صحب بطلب شديد منه بالادخار في كميات الذخيرة والوقود التي يستهلكها السلاح في تدريباته . ولم يتراجع وايزمان ومع استبدال لاسكوف برئيس هيئة الاركان العامة الجديد زفي تسور ، قدم مرة اخرى المشروع الكبير . وقد أصبح زفي تسور ، الذي عارض في حينه المخصصات من أجل تدريب عدد كبير من المرشحين لدورة الطيران ، أحد المؤيدين المتحمسين لسلاح الطيران بعد ان تولى مهام رئاسة الاركان العامة . ووافق على زيادة عدد الطائرات الميراج ثلاثة أضعاف وكان على استعداد بعد ذلك لتخصيص اموال كثيرة لشراء طائرات نقل ، وطائرات هليوكبتر ، وصواريخ ارض جو وغيرها ، وبعد شراء طائرات الميراج بعام ونصف قامت بعرض الباكورة في معركة مع ثمان طائرات ميج سورية . وأثبتت الطائرات والطيارون مقدرتهم . لقد اصيبت طائرتان من طائرات الميج التي طارت على طول بحيرة طبرية من أجل اغراض التصوير والاستطلاع خلال هذه المعركة . وفي نفس الوقت اقيم في داجانيا القريبة حفل زواج أحد طياري سلاح الطيران . وكان كثيرون من الطيارين الذين حضروا الاحتفال شهودا للصدام الاول بين طائرتي ميراج اسرائيليتين ومجموعة من طائر اتالميج .

تاريخ آخر هام يذكر من عهد عيزر وايزمان هو ٣١ـ ١١ـ١٩٦٤ . ففي هذا اليوم استعملت طائرات سلاح الطيران لاول مرة في حوادث حدود . لقد كان وزير الدفاع يمتنع حتى ذلك الحين من التصديق على استعمال الطائرات بالرغم

من ان هذا الامر اقترح اكثر من مرة بواسطة رؤساء هيئة الاركان العامة . وكانت هناك حادثة وحيدة استعمل فيها عدد من الطائرات في عام ١٩٥١ ، حينما قتل السوريون سبعة من رجال الشرطة الاسرائيليين بجوار الحمة وردا على ذلك استخدمت طائرات سلاح الطيران ضد الاهداف السورية . وقد رفض بن جوريون اخراج هذا السيف الحاد من غمده . وكان احساسه انه بذلك يزيد من حدة حوادث الحدود وان الدول العظمى لن تصمت ازاء هذا العمل العسكري المتطرف . من الاحسن ان يكون الرد بواسطة وحدات الاغارة وتجنب التصعيد بواسطة استعمال الطائرات. واصر بن جوريون على رفضه حتى حينما قصف السوريون بشدة مستوطنات وادي الحولة في عام ١٩٥٨ .

وفي ١٣-١١-١٩٦٤ حدث تحول هام . لقد ضرب السوريون، في ذروة حادثة حدود المستعمرتين «دان» و«دفنة» واقترح رئيس هيئة الاركان العامة اسحق رابين استعمال سلاح الطيران ردا على الحادثة، واسرع رئيس الوزراء ووزير الدفاع ، ليفي اشكول ، بالموافقة على الاقتراح . واستدعى عيزر وايزمان الذي كان في طريقه الى بيته بواسطة اللاسلكي. وخلال دقائق دخلت الطائرات الى العمل . وقد مر استعمال الطائرات بصمت . ولم يهتز الرأي العام العالمي . وفهموا في خارج البلاد ، ان اسرائيل كانت مضطرة لانقاذ مستوطناتها من نير يد السوريين المتطرفين . ومنذ ذلك الحين تحدد المبدأ الخاص بأنه طالما انهم يقصفون المستوطنات المدنية فان اسرائيل ستستعمل سلاح طيرانها. وقد كانت هذه هي العملية الاولى في سلسلة العمليات الجوية التي سبقت حرب الايام الستة .

وقد حظي سلاح الطيران باعتراف كامل ، ولكن في كل مرة ــ في المناقشات الداخلية ــ كان القادة الكبار في هيئة الاركان العامة يعربون عن شكهم في مقدرة السلاح على الوفاء بمهمات مختلفة . وعلى سبيل المثال كانت هناك مناقشة حينما تم تلقي المعلومات الاولى عن استيعاب الصواريخ جو ــ جو في مصر . لقد اعتقد المتشائمون في الاركان العامة انه منذ الان وصاعدا سوف تغلق الهوة الكيفية التي بين الطيارين المصريين والطيارين الاسرائيليين . وان الطيار العربي لن يضطر لاثبات كامل مقدرته ويكفيه ان يضغط على زر من على بعد كبير لكي يحسم المعركة . وحارب وايزمان ضد وجهة النظر المتشائمة هذه وقال ان اليوم الذي سيرفع فيه المدفع من الطائرة المقاتلة ما زال بعيدا ، وان مستوى الطيار هو الذي سيكون الفيصل دائماً .

وواصل وايزمان القيام بدور المحامي الطيب والموفق لسلاح الطيران ، حتى حينما ترأس شعبة الاركان العامة . وقد اهتزت الثقة في مقدرة سلاح الطيران اكثر من مرة اخرى مع ظهور بطاريات الصواريخ ارض ــ جو . وعشية الحرب ، اثناء لقاء مع وزير الدفاع ليفي اشكول حينما قدم له تقدير الموقف السنوي ، نشبت مناقشة حول هذا الموضوع . ومرة اخرى اطلت مسألة ما اذا كان على ضوء اقامة اجهزة صواريخ سام-٢ في مصر ليس هناك مجال لدراسة وجهة النظر الخاصة بمهاجمة مطارات العدو في حالة نشوب الحرب مرة اخرى . أليس هناك خطر من ان عددا كبيرا الى حد ما من الطائرات الاسرائيلية سوف يصاب في هجوم كهذا ؟ ومرة اخرى كان على وايزمان ان يصب قليلا من ثقته بنفسه ومن ايمانه الكبير . لقد عاد وقال ان مفتاح أي قتال سريع ، تقيم عليه اسرائيل خططها ، موجود دائما في

يد سلاح الطيران . ان الافضلية الجوية هي التي سوف تفتح الطريق للطوابير المدرعــة الاسرائيلية لكي تحسم المعركة .

وفي ٢٧-٤-١٩٦٦ قبل نشوب حرب الايــام الستة بسنة ، سلم وايزمان صولجان القيادة في السلاح الى صديقه مردخاي هود . ولم يكف عن ان يكون رجل السلاح حتى لدى وجوده في وظيفة اخرى في الاركان العامة . وكــانت هذه هي المرة الاولى التي يتولى فيها رجل سلاح الطيران ، الذي امضى كل سنواته مع الطائرات فقط وظيفة رئيس شعبــة الاركان العامة . وكان هذا بمثابة دليل آخر علــى المركــز الذي حظي به السلاح . لقد قاد عيزر وايزمان السلاح حوالي ثمان سنوات ، وفي هذه الفترة أعد من اجل هود ، الذي قاد السلاح في حرب الايام الستة ، النخبة القتالية الممتازة التي استطاعت اسرائيل ان توجدها . وفي رسالة الوداع لرجال سلاح الطيران قال عيزر وايزمان من بين جملة ما قال: « ان أي وداع يكــون مصحوبا بالاسى ، ولكــن وداعي لكم مصحوب بالفخار بالروح التي تسود في سلاح الطيران ، وبالثقة في انني واثق في قدرتكم ، وبالثقة التي أوليهــا للعقيد مردخاي هود ، الذي اسلم اليه اليوم القيادة والذي اثق في انه سوف يقودكم الى النصر في كل اختبار » .

وفي الامر اليومي الذي أصدره القــائد الجديد لسلاح الطيران قال هود : « خلال الفترة التي قاد فيها عيزر وايزمان سلاح الطيران اصبح معظم السلاح نفاثا ، واسرع من الصوت، ووصل حتى ٢ ماخ . وفي هذه الفترة تم استيعاب الميراج، وطائرات النقل ، والهليوكبتر ، وصواريخ الهوك ، والمدافع المضادة للطائرات ، وموجهات الرادار واجهــزة السيطرة الحديثة. وقد تضاعف عدد المقاتلين والمقدرة العملية للسلاح،

وزادت قوته ، وشراسته ، واستعداده ، واستعداد مقاتليه للقتال » . وانتهت فترة سوف تبقى ثمارها لمدة طويلة .

وقد اوضح هود تخبطاته يوم تلقى التعيين بقوله : « ان استلام القيادة في سلاح الطيران بعد عيزر وايزمان هو تحد ، والنتيجة يجب ان تكون احسن . ان السباح حينما يسبح بمفرده فانه يصل الى نتيجة معينة ، ولكنه حين يسبح الى جوار سباح متفوق ، فانه يحفز نحو انجازات أحسن » .

وبالفعل ، فان هود واجه التحدي بنجاح . وتولى وظيفته هذه تقريبا في غمار المجهولية . وبالرغم من ان كل رجال السلاح تقريبا كانوا يعرفونه ، الا انه كان غريبا بالنسبة للجمهور العريض . اذ تعرف الجميع على سلاح الطيران عن طريق عيزر وايزمان . وكان على هود ان يعمل الكثير من اجل الا يكون مجرد نائب وايزمان حتى ولو كان هذا في وظيفة اخرى .

وكان مردخاي هود هو اول قادة سلاح الطيران الذين حصلوا على أجنحة الطيران في سلاح طيران جيش الدفاع الاسرائيلي. لقد أصبح السابقين عليه طيارين في أسلحة اجنبية . ولكن هود اجتاز الطريق كله في سلاح الطيران . فمن تلميذ طيار حتى قائد للسلاح ـ في سلاح الطيران. وهود هو انتاج كامل للسلاح . كان خريج دورة الطيران الاولى ، التي اجتازها اربعة من الشبان . وبعد ذلك تسلق سلم الرتب من ملازم ثان ولقد كان طريقه قتاليا منذ البداية .

وهود هو ابن لاسرة من الفلاحين الاسرائيليين المتأصلين في البلاد منذ ثلاثة أجيال . وروابطه بالارض تلمس اكثر من

مرة في اتجاه افكاره وفي وجهة نظره المتأصلة جذريا . ووصل جده الى البلاد من روسيا البيضاء طفلا صغيرا . ويعتبر الجد من مؤسسي مستعمرة « يسود ـ همعلة » . وكان في الثامنة عشر من عمره حينما اتجه لكي يحتل ارض المطلة . ولوالد هود ، يوسف باين ، حقوق طليعية خاصة به في البلاد ايضا . وطفل المطلة هو واحد من احدى عشر أخا واخت ولدوا في مسكن بسيط في هذه المستعمرة . وبعد ان عمل عاملا في رحوبوت لدى سميلانسكي انضم عام ١٩٢٠ الى داجانيا ، وهناك قتل في حادثة عمل عام ١٩٤٩ . وأم هود واخويه هما من اعضاء داجانيا . وزوجته ، بنينا ، هي الاخرى بنت كيبوتس (جنيجار) وتعرفت عليه حينما خدمت برتبة رقيب في سلاح الطيران .

وارتدى هود الملابس العسكرية في الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٤ ، وهو في الثامنة عشر من عمره . ولكن على عكس القادة السابقين لسلاح الطيران لم يطلب الخدمة في سلاح الجو الملكي البريطاني وخدم بدلا من هذا في وحدة نقل الحقت بالفرقة اليهودية . وفي نهاية الحرب جند في « البالماخ » ( سرايا الصاعقة ) ونقل نظرا لكونه في خارج البلاد ، لتولي مهام في « علية ب » ( الهجرة الثانية ) . وقام لاجيء مجهول الهوية بانتحال شخصيته وترك الجيش البريطاني وهاجر الى فلسطين ، أما هود فحصل على اوراق مهاجر باسم جدعون روزنجرتن . وباسم هذا المهاجر الذي لم يقابله على الاطلاق، انضم الى نادي الطيران الايطالي في روما . واتخذ قرار العمل في الطيران لدى وجوده في السجن في روما . واستأجر هو ورفاقه طائرة داكوتا من اجل تهريب ٤٥ طفلا من اللاجئين اليهود الى فلسطين . وانطلقت الطائرة في طريقها . ولكن هود وزميله عيدة سيراني ، اللذان نظما الرحلة ، تم القبض عليهما

بواسطة السلطات الايطالية . وظل هود في السجن اسبوعين وهناك قرر ان يتعلم الطيران . وحصل على رسوم التعليم التي تبلغ ٧٠ الف ليرة ايطالية من فلسطين . وحصل على الاذن بالطيران المدني في روما عام ١٩٤٨ . وكانت المعارك في البلاد في ذروتها حينما نقل هود من ايطاليا مع مجموعة من الشباب الى تشيكوسلوفاكيا ، من اجل اخذ دورة هناك على طائرات المسر شميدت . وبعد خمس دورات طيران فقط حصل على امر بالطيران بطائرة سمرشميدت الى اسرائيل. وكانت هذه المهمة مهمة خطيرة بالنسبة لطيار مبتدىء . وحصل على المقابل حينما هبط في ٢٢ ديسمبر ١٩٤٨ في الدولة اليهودية بعد ان غاب عن البلاد فترة طويلة. وفي ١٤ مارس ١٩٤٩ حصل على اجنحة الطيران الخاصة به في اسرائيل . وبعد مرور سنة ارسل هود ، كطيار اسرائيلي اول ، الى انجلترا لتعلم الطيران على الطائرات النفاثة . وبدأ هو واثنين من رفاقه في تحويل كل الطيارين الاخرين من طائرات المكبس الى الطائرات النفاثة (١) .

وقبل حملة سيناء ، اشترك هود في نقل الطائرات الفرنسية الى اسرائيل وقبل ذلك كان قائدا لسرب موستانج وكان في العملية نفسها قائد سرب طائرات اوراجان . وعلى رأس طائرات الاوراجان ، طار هود ملاصقا لطائرات النقل التي حملت المظليين الى ممر متلا . وخلال ايام القتال الثلاثة قام باثنتي عشرة طلعة عملية ، وعلى الاخص لمهاجمة القوافل وللمساعدة الارضية ولم يشترك في تلك الفترة في معارك جوية ، ولكنه بعد ذلك بعام اشترك في معركة جوية اسقطت فيها طائرة ميج مصرية في معركة نيتسنا .

(١) الذين اشتركوا في كتابة هذا الكتاب يحاولون باستمرار خلق صورة البطل والبطولة لاسرائيل ولافراد مجتمعها ، والقاريء العربي يدرك المعادلة النفسية من وراء هذا التصوير وهي تأكيد رسم اسطورة الجيش الذي لا يقهر .

ويعتبر هود من بين المجهولين ، ولكنه ما ان تولى زمام القيادة في سلاح الطيران حتى ابتسم له الحظ . ان القائدين اللذين شغلا قيادة السلاح قبله من الممكن ان نشبهها بلاعبي كرة القدم المتفوقين ، الذين لا يوفقون دائما في خرق شباك المرمى كثيرا . ولكن ما ان تولى هود مهمته حتى بدأ طياروه في اسقاط طائرات العدو بمعدل ليس عاديا . وحتى نشوب الحرب ، وايضا قبل المعركة الجوية الكبيرة في هضبةالجولان في ٧-٤-١٩٦٧ ، تم اسقاط ١١ طـــائرة للعدو في المعارك الجوية . وشعر رئيس هيئة الاركان العامة اسحق رابين في ذلك الحين انه قيم هود تقييما خاطئا في الماضي واسرع باصلاح الخطأ . واوصى بترقيته الى رتبة «الوف» (عميد) قبل الموعد المحدد في اللوائح . وكتب رابين في ذلك الوقت الى هود وهنأه على مقدرة التخطيط ، والسيطرة ، والقيادة ومستوى الصيانة التي تواجدت معا . ودخل سلاح الطيران حرب الايام الستة مستعدا . ولم يكن هناك شك في قلوب الطيارين في انهم سوف يسحقون بسهولة اسلحة طيران العدو . وقبل ذلك بعدة شهور ، تعلموا على التعرف عن قرب على الطائرة الميج ٢١ ، بعد ان هرب طيار عراقي بطائرة من هذا الطراز الى اسرائيل (١) .

ولم يكن ناصر فقط ، بل شركاؤه ايضـــا قـــد فوجئوا بمقدرة سلاح الطيران الاسرائيلي . كذلك فانه ذهل مـــن كفاءة سلاح الطيران السوفيات . وزعم ناصر بعد حرب الايام الستة ان اسرائيل استعملت حوالي ١٥٠٠ طائرة . وحسب أقواله ، فانها لم تكن لتستطيع ان تحقق اهدافها بأقل من ذلك العدد . كذلك كان هناك عدد ليس قليل ، وحتى مـــن رجال الجيش ، لم يكونوا على بينة من مقدرة سلاح الطيران.

(١) الطيار المذكور هرب من العراق ليس في العهد الراهن وانما في عهد عبد السلام عارف (ملاحظة من المترجم)

واضطر مردخاي هود وعيزر وايزمان للعمل ساعات كثيرة من أجل الاقناع بان سلاح الطيران يمكنه ان يحقق تفوقا جويا في المنطقة كلها خلال يوم واحد . وتم تحقيق هذا التفوق بصورة اسرع ، بالرغم من ان الانتظار المتواصل للحرب كان قد زاد من الاستعداد في سلاح الطيران المصري . وقدروا في سلاح الطيران ان هذه النتائج سوف تكون هي نتائج الضربة ولكن كانت هناك مفاجأة حتى في السلاح - بالنسبة للوقت الذي تم فيه تحقيق النتائج .

لقد تم القضاء على سلاح الطيران المصري خلال ساعتين وخمسون دقيقة . ولم تستغرق اسلحة الطيران في سوريا والاردن الا ساعة واحدة . وبالفعل فان اسرائيل حققت التفوق الجوي في المنطقة في الساعة الحادية عشر صباحا من اليوم الاول للقتال . لقد بدأت الحرب في الثامنة صباحا . وفي أحد قواعد سلاح الطيران كانت هناك جملة مكتوبة تقول:

« انظر الى عدوك على انه احسن الاعداء ثم اثبت انه غير ذلك » . وكان التقدير في سلاح الطيران عشية الحرب هو ان اسلحة الطيران السورية والاردنية ، سوف ترد ، حينما ستسمع بالضربة القاصمة التي حلت بالمصريين ، بأسرع مما ردت . وافترض سلاح الطيران الاسرائيلي ، ان الاردنيين والسوريين سيحاولون قبل الظهر ان يدفعوا بطائراتهم ضد اسرائيل . ولكن الطائرة السورية الاولى التي دخلت الى اسرائيل وصلت في الساعة ١١٫٢٠ . كذلك بالنسبة للدفاع عن سماء البلاد لم يكن احد ليتصور ان تل ابيب لن تقصف على الاطلاق . لقد كان لدى اسلحة الطيران العربية عشرات من قاذفات القنابل الحديثة .

وفي سلاح الطيران ذكروا اربعة عوامل رئيسية للنجاح الكبير للسلاح في الحرب :

أ ـ المخابرات الجوية : المعلومات الكثيرة والتي تحوى أدق التفاصيل عن اسلحة طيران العدو ، وسلوكها في كل لحظة ، واساليبها ، ومقدراتها ونواحي النقص فيها ، كل هذا ساعد كثيرا في التخطيط والنجاح . وفي مقابل هذا ، ومع السيطرة على القواعد الجوية المصرية الاربع في سيناء والعثور على وثائق كثيرة للعدو ، امكن التحديد بتأكيد ان مخابرات العدو في المجال الجوي كانت سيئة . ان المصريين لم يكونوا يعرفون شيئا تقريبا عن سلاح الطيران الاسرائيلي، ولذلك فقد استولى عليهم الذهول للغاية .

ب ـ التخطيط الدقيق : استنادا الى المعلومات كان من الممكن التخطيط لخطة تفصيلية . ومرة اخرى يثبت أن من يتعب عشية السبت يأكل في يوم الاحد . وشمل التخطيط في سلاح الطيران لعدة سنوات كل المهام المحتملة حتى أدق التفاصيل . ويفخر رجال سلاح الطيران باثبات ان التنفيذ في الحرب وصل الى نسبة ٩٩٪ من التخطيط . وساعد ذهول العرب وتجمدهم كثيرا من اجل تحقيق هذا .

جـ ـ القدرة على التشغيل والسيطرة : يمكن ان يعتبر سلاح الطيران الحديث بمثابة ساعة دقيقة ، كل جزء منها مرتبط بالاخر . فما ان يكسر سن في الترس ـ حتى تؤخر الساعة او تتوقف تماما . وفي الحرب اثبتت قواعد سلاح الطيران قدرة تشغيل غير عادية ، حيث كان الجميع يساعد في المهمة . واتضح في نهاية الحرب ان فيما عدا الطائرات التي سقطت لم تعد أي طائرة غير صالحة للاستعمال الا طائرة واحدة . لقد عادت طائرات كثيرة مع اصابات من نيران المدافع المضادة للطائرات . وكان هناك طائرات اصيبت اصابات بالغةفي ذيلها مع تمزق اجزاء من اجنحتها . ومع

هذا ، فان كل طائرة هبطت كانت تخرج ثانية للحرب، على الاكثر في غداة هذا اليوم الذي هبطت فيه . واصلحت طائرات اخرى واصبحت جاهزة في خلال ساعة واحدة . ان الاصابات لم تؤثر على الاندفاعة الهائلة للسلاح . وما كان من الممكن ان يتم تحقيق القدرة على التشغيل لولا وجود وسائل تنظيم رائعة في السلاح .

د ـ مستوى التنفيذ : يمكن ان نضع تحت هذا العامل كل وسائل القتال بانواعها ، ولكن فوق كل شيء يوجد العامل الانساني : روح القتال لدى الرجال ، وقدرتهم المهنية واستعدادهم للمساهمة بالحد الاقصى . وبالنسبة للطيارين القدامى لم يفاجأ احد . لقد كان من الواضح انهم طيارون متفوقون . وكان السؤال كيف سيقاتلون حينما يصابون بخسائر . هل يواصلون الجهد دون توقف ، الى ان يتم تحقيق التفوق الجوي ؟ وكان الطيارون الشبان ، الذين انهوا منذ عدة شهور دورة الطيران محل اعجاب . وكان الطيارون الاكبر منهم ، ذوي الاسر ورجال الاحتياطي ، الذين هم قادة طائرات في «ال ـ عل» او من ذوي المهن الاخرى ، كانوا هم الاخرين محل اعجاب . لقد مكنت مساهمة هؤلاء من استخلاص الحد الاقصى من الطلعات من كل طائرة .

وفي اليوم الثالث للحرب سمح قائد سلاح الطيران لنفسه بتقليل عدد الطلعات ، بالرغم من ان الطيارين كانوا مستعدين لمواصلة المثابرة بمستوى الايام الاولى . لذلك كان في مقدرة سلاح الطيران ان يهتم في اليوم الاول من القتال بعدد كبير من الاهداف في آن واحد .

من بين الـ ٤٥٢ طائرة التي أبيدت للعدو سقطت حوالي

٥٠ــ٦٠ طائرة في المعارك الجوية . واصيبت معظم الطائرات الاسرائيلية التي اسقطت، بواسطة نيران المدافع المضادة للطائرات ، وهذا مكسب عظيم . واثنـاء قصف المطارات المصرية الـ ١٧ نجحت في التحليق فقط اربع طائرات مقاتلة . وبعد الساعة الحادية عشر في اليوم الاول نجح المصريون في نقل عدد من الطائرات التي نجت ، الى مطار القاهرة الدولي، بأمل ان يكون هذا المكان دفاعا بالنسبة لهم . ولكن لم تنقض ساعة حتى كانت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي قد وصلت وأثبتت مستوى فنيا غير عادي باصابتها للطائرات العسكرية التي كانت رابضة بين الطائرات المدنية للشركات المختلفة . ونجح سلاح الطيران في التغلب بسهولة كذلك على بطاريات الصواريخ أرض ــ جو المصرية ، التي ضمت عشرات كثيرة من الصواريخ . ولم تزعج هذه الصواريخ الهجمات على الاطلاق . وفي اليوم الثالث فقط ، حينمـا اقتربت القوات الارضية من القناة ، وكـان لا بـد من اعطاء غطاء جوي لها، اتجه سلاح الطيران للاهتمام بالصواريخ . وبعد ان تم تحقيق التفوق الجوي اصبح من الممكن لسلاح الطيران ان يتقدم الى مهمته الثانية . وعارضوا في سلاح الطيران تسمية هذه المهمة باسم مساعدة القوات البرية . لقد قال قادة السلاح ، ان المهمة الثانية لم تكن مساعدة بل اشتراك في الحرب الارضية . ووجد هذا القول مـا يستند اليه في عدد المدرعات والدبابات والمدافع والمركبات التي ابادتها الطائرات . وكانت طوابير العدو اعجز من ان تقوم بهجوم مضاد ، سواء في سيناء، او في الضفة الغربية ، وعلى الاخص في هضبة الجولان ــ اولا وقبل كل شيء بفضل سلاح الطيران . وكان احسن شهود على ذلك هم الضباط والجنود الذين وقعوا في يـد اسرائيل كأسرى وحكوا عن التأثير الشديد الذي احدثته طائرات سلاح الطيران عليهم .

واحدى المساهمات الهامة لهود هي مقدرته على جعل رجاله هادئين اثناء التوتر ، كما نجح وايزمان في جعلهم مستعدين في أوقات الهدوء . وهذه المقدرة نابعة من الارتياح والهدوء النفسي عنده. وفي حرب الايام الستة حينما خرجت الطائرات في طريقها ، قالوا عنه انه كان أهدأ انسان في غرفة القيادة العسكرية العليا تحت الارض .

## كيف يتم اختيار وتكوين الطيار الاسرائيلي ؟

ان الطيار الاسرائيلي يمتاز عن الاسرائيلي العادي، الذي يعتبر هو الاخر محاربا مثقفا . والذين يذهبون الى الطيران ينتسبون الى جماعة متفوقة ، والى صفوة من بين أحسن الطبقات في السكان الاسرائيليين . وهذه الصفوة تبرز بثقافتها ، وبقدرتها الجسمانية ، وبالاستعداد للتضحية وبتكيفها مع المهنة الخاصة التي اختارها اعضاؤها . ومع أخذ هذه الصفات في الحسبان يمكن القول عن هذه المجموعة من الشبان انها من أحسن الشباب بين السكان الاسرائيليين .

والطيار الاسرائيلي هو متطوع ، يقوم بمهمته طواعية دون أي نوع من الفرض . وهذه حقيقة هامة جدا . ولكن لا يكفي التطوع ولا تكفي الطواعية والرغبة الطيبة . ان عليه أيضا ان يكون مناسبا لمهمته . وفي هذا الموضوع ليس سلاح الطيران الاسرائيلي على استعداد للتساهل والتنازلات . ان وجهة نظره في هذا الموضوع قاسية بالفعل . انه يصر على ان كل من ينهي مدرسة الطيران لا يفشل كطيار مقاتل ، أو كطيار للطائرات الاخرى . وليس هذا فقط خوفا على حياته او على الادوات الغالية التي توضع بين يديه ، بل أولا وقبل

كل شيء بسبب الاحساس العام بأنه من المحظور على الطيار الاسرائيلي ان يفشل .

وفي مجتمع صغير ومغلق ، يعرف فيه الكل بعضهم ، ليس من السهولة بمكان المحافظة على هذه المباديء . ان هناك من هم على استعداد لممارسة ضغوط من اجل الا يفشل اقاربهم في امتحانات الطيران ، حتى يصبح هذا بمثابة مندوب لهم في منتخب طياري سلاح الطيران الاسرائيلي . والاستعداد لممارسة الضغط والنفوذ يزيد بصورة خاصة مع بلوغ ابناء رجال جيل حرب ١٩٤٨ سن الشباب . وابناء هؤلاء الذين واصلوا الخدمة في الجيش النظامي يتمتعون[1] بوعي أمني أعمق .

وأب كهذا ، يخدم منذ فترة طويلة في الجيش او على صلة بموضوعات الامن ، يعتبر ان فشل ابنه في دورة الطيران هو فشل شخصي له . وهؤلاء الاباء يكثرون من ارسال الخطابات الى العناصر ذات المرتبة العالية ؛ ويكثرون من زيارة المدربين ويهتمون بالسؤال عن التفاصيل ، ولكن ما ان توضع امامهم نتائج الامتحانات حتى يتقبلون بصورة عامة حكم المدربين . وليس فقط ابناء الاسرة المباشرين هم الذين يرون في نجاح الابن في دورة الطيران شيئا خاصا . ولكن نفس الشيء يحدث بالنسبة للكيبوتسيم . فاذا كانوا في الماضي غير مبتهجين في الكيبوتسيم بترك ابنائهم يخدمون كطيارين ، فان الموقف الان قد تغير تغييرا جذريا . ان مركز الكيبوتس الذي يخرج من داخله عدد كبير من الطيارين يزيد احتراما . ومعنى الامر ، ان لهذا الكيبوتس عدد اكثر من الابناء في المنتخب الممتاز . وفي احدى الحالات وصل وفد من أحد الكيبوتسيم الى سلاح الطيران ــ بعد ان كان الابن الكبير

للمزرعة على وشك الرفض من دورة الطيران . وقد أوضح الوفد ( ولا سيما أم طالب الطيران ) ان هذا الامر سيكون بمثابة وصمة عار للكيبوتس اذا مـا فشل الابن الكبير فـي دورة الطيران . وقد اوضحوا لرجال الكيبوتس ان ابقاء الفتى في الدورة يعرض حياته للخطر . وعلى ذلك القول رد أحد رجال الكيبوتس قائلا : نحن على استعداد لقبول هذه المخاطرة على انفسنا .

وقبل تجنيدهم في صفوف الجيش ، يتلقى سـلاح الطيران من العقل الالكتروني ، التابع لجهاز الامن قـائمة المختارين من بين طبقة الصفوة ، والذين يبدون بمثـابة مرشحين مناسبين للدورة . ويجتاز هؤلاء عملية تصنيف دقيقة وشاقة. وكثيرا من هذه الاختبارات متبع في بعض أسلحة الطيران في العالم ، وعلى الاخص في سلاح الطيران الامريكي. ولكن توجد اختبارات وفحص هي من ثمرة التجربة الاسرائيلية مثل تلك التي تمت خلال عشرين عاما والتي حظت بالتصديق من قبـل علماء النفس وعلمـاء الاجتماع ذوي الخبرة في الموضوع . وفي سلاح الطيران لا يبتهجون بالحديث عن هذه الاختبارات ويعتبرون الامر بمثابة سر مهني ، وعلى الاخص لضمان كفاءة الاختبارات في المستقبل .

ومع سلسلة الاختبارات الاولى تبدأ مرحلة التصنيف التي تستمر بصورة واضحة وأحيانا غير واضحة ، حتى بعد ان ينهي الطيار الشاب دراساته في مدرسة الطيران . ويظل الشاب لمدة حوالي سنة حتى سنتين بعد ان يحصل على جناحي الطيار ، وخلال وجوده في سرب القتال التنفيذي ، وهو بعد خاضع للمراقبة . وفي هذه الحالة يختبر المصنفون انفسهم واساليبهم . انهم يريدون ان يعرفوا مـا اذا كـانوا

لم يخطئوا في تقديراتهم السابقة بالنسبة للطيار . وهـذا الفحص الذاتي له أهمية خاصة ، مع أخذ حقيقة ان مدرسة الطيران يجب ان تخرج عددا كبيرا من الطيارين دون التخلي عن الكيفية في الحسبان . وفي الحقيقة ، فان نتائج الفحوص المتأخرة تثبت ان التقديرات المسبقة كانت صحيحة في معظم الاحوال . وهذا التصنيف المتواصل يبدأ بالفحوص الطبية الدقيقة والاختبارات السيكولوجية ـ الفنية. وبعد ذلك تأتي مرحلتان أخريتان . في أحدى هذه المراحل يقضي المرشح اسبوعين في مدرسة الطيران . وفي نهاية هذه الفترة تبقى فقط نسبة صغيرة من بين المرشحين . ويذهب هؤلاء الى دورة سريعة ، ليست الا امتحانا آخر، على الطائرات الخفيفة. والمدربون هم طيارون قدماء وذوي خبرة ، والهدف ليس هو تعليم الطلبة على الطيران ، بل تبين من منهم في هذه المرحلة الاولى ليست لديه حاسة الطيران . ومن يجتاز هذا الاختبار يدخل الى المرحلة التمهيدية للدورة . وقال لي طلبة الدورة الذين تحدثت معهم ، انهم فوجئوا أكثر من مرة ، بأن اولئك الذين اعتبروا بالذات طيبين ومؤهلين رفضوا فجأة في المراحل المتقدمة . ولكن ، كلهم مقتنعون بأن الاختبارات طيبة وان المختبرين ليسوا مغرضين وأن النتائج صادقة .

والمتطوعون للطيران يأتون من كل طبقات الجمهور الاسرائيلي ، من المدن الكبرى ، ومن المستعمرات والكيبوتسيم وكذلك من مناطق التنمية ومن بينهم من وصل منذ عدة سنوات فقط الى اسرائيل . واتضح خلال السنوات ان هناك عامل مشترك بين الطيارين الاسرائيليين ، اولئك الذين تخطوا كل الاختبارات . ورجال علم الاجتماع في سلاح الطيران يمكنهم عمل شريحة عامة لاولئك الذين احتمالات نجاحهم في الطيران كبيرة ، ولكن حتى الان ليست لديهم اجابات كاملة

عن سبب نجاح هؤلاء بالذات اكثر من غيرهم . وهذهالشريحة تثبت ان هؤلاء في غالب الاحيان هم من مواليد البلاد ومن ابناء الطائفة الاشكنازية . أما عدد الاخرين فهو أقل بكثير .

ونصيب ابناء الاستيطان العامل كبير بصورة خاصة بين المتطوعين للطيران . ونسب النجاح بينهم في الاختبارات وفي المراحل المختلفة من الدورة عالية بالنسبة للجماعات الاخرى . ولكنهم ليسوا بالضرورة طيارين متفوقين اكثر . ومنذ اللحظة التي ينهون فيها دورة الطيران ويصبحون مقاتلين ، لا تكون هناك فروق بين ابناء الكيبوتسيم كمجموعة وبين الطيارين ابناء المدن . ان المستوى متساو والفروق هي فروق شخصية . ويبدو ان الاطار الاجتماعي الخاص يحفز ابناء الاستيطان العامل الى التطوع اكثر والى الصراع بشدة اكثر من اجل النجاح في الدورة . وقد علق أحد المدربين في مدرسة الطيران ، ابن « نهلال » (مستعمرة يهودية) ، على ذلك بقوله : « ان هناك اجماع اجتماعي في الاستيطان العامل، على أن ابنائه يجب ان يكونوا في الوحدات المقاتلة المختارة. وفي مدرسة الطيران نحن نعد كذلك الملاحين . وهذه وظيفة هامة جدا ، وعلى الاخص حاليا مع مجيء الطائرات الفانتوم . وفي هذه الحالة ، فانني حينما أعزل احد ابناء الكيبوتس من دورة الطيران واعرض عليه الا يتخلى تماما عن الطيران وان ينتقل الى دورة الملاحين ، فان هذا الاقتراح يثير لدى الكثيرين منهم معارضة طبيعية. وقد عرضت هذا على شاب من داجانيا . وكانت اجابته : «أقوالك مقنعة بالنسبة لي ، ولكن ماذا سيقولون عني في المزرعة ؟ » ولست أوافق على الرأي القائل بأن أبناء الاستيطان العامل ينجحون اكثر في الدورة . انني ارفض كذلك من هم من ابناء الكيبوتس وليس فقط

أبناء المدينة . صحيح انهم يتطوعون اكثر للطيران ، ولكن الجميع متساوون في الدورة » .

والنتيجة النهائية هي ان القلائل ، الذين ينجحون في اجتياز كل مراحل التصنيف الصعبة ، يحظون بالقبول في النادي الذي لا ينضم اليه الاعضاء الجدد بسهولة . وليس هذا مجرد منتخب قومي ، بل كذلك نادي اجتماعي فريد في نوعه يحدد أعضاؤه القدامى جزءا كبيرا من مباديء اللعبة وكثيرا من شروط الدخول للنادي . واعضاء النادي يوضعون في مستنبت خاص ويهتم جيش الدفاع الاسرائيلي برعايتهم وبمنحهم حقوق فريدة في نوعها ومميزات مختلفة .

ولمدرسة الطيران اهمية حاسمة في رعاية شخصية الطيار الاسرائيلي . وليست هذه المدرسة مجرد معهد عادي او دورة اخرى في جيش الدفاع الاسرائيلي . ان هذه المدرسة يجب اعتبارها احد أهم العناصر في نجاح السلاح . ان الشحنة التي يتم الحصول عليها فيها توضح الكثير من اسرار الطيار الاسرائيلي .

* * *

وبعد جولة في المدرسة ، ومحادثة مع قائدها الحازم ومع القادة والمدربين الرئيسيين ، سجلت لنفسي عدة نقاط تفرق بينها وبين دورات كثيرة مشابهة في العالم . والحقيقة الحاسمة والحيوية هي ، ان مدرسة الطيران في اسرائيل لا تعد سائقا للطائرات فحسب ! بل الهدف الرئيسي لها هو اعداد مقاتل جوي . والتفكير والوسائل كلها مكرسة من اجل التعليم على هذا النحو . ان الطيران هو مجرد جانب واحد من العملة في هذه الدورة . وذكر المسئول عن المراحل التمهيدية للدورة وعن الدراسات الارضية في المدرسة ، والقائد السابق لدورة الملاحين ، فيما يختص بهذا الخصوص : « نحن لا

نعد هنا طيارا ، بل مقاتلا . المقاتل الذي هو ضابطا وقائدا. وانا مقتنع ان هذا التأكيد هو الذي يؤدي بعد ذلك الى النتائج الناجحة للغاية في اللقاءات الجوية مع العدو . »

وقال قائد المدرسة : « بعد حرب الايام الستة استفدنا في المدرسة من كثير من دروس الحرب . وكان التأكيد بصفة خاصة على تقوية الطيار كمقاتل . اننا نهتم اساسا بالصفات المميزة الهامة للمقاتل ، مثل : المنطقية ، والعلاقة بالصديق ، والمساعدة المتبادلة . وحينما يتخرج الخريج من المدرسة فانني اعرف انه لن يترك على الاطلاق صديقا مصابا . انه سوف يدور فوقه ويدافع عنه حتى اللحظة الاخيرة . وانه سوف يعود من الهجوم ويقدم تقريرا عن الحقيقة بكاملها. وفي الحقيقة فانني لا اعرف حالة طيارون اسرائيليون ، ترك فيها صديقهم الذي اسقط . انهم يتركون المنطقة في حالة نفاذ الوقود فقط . واذا اتضح ان تقرير احد الطيارين هو تقرير غير دقيق ، فان هذا يكون نتيجة خطأ او تغيير في الظروف، مثل النيران التي اشتعلت في الهدف .

« وبعد حرب الايام الستة حينما زادت الحاجة الى طيارين كثيرين ، فكرنا في تقصير دورة الطيران . أي : تقصير المراحل المتقدمة ، والتمهيدية ، وجعل الدورة أقل من عشرين شهرا . واساس هدف المرحلة التمهيدية هو تقوية الطالب الطيار من الناحية الجسمانية والنفسية . وفكرت كثيرا ووضعت كل اعتبار أمام الاخر ، الطلب الملح بالنسبة لاعداد طيارين كثيرين في مقابل الضرر الذي سيترتب على تقصير مدة الدورة . وقررت في النهاية عدم تقصير هذه المرحلة التي يتحول فيها الطالب الطيار من فتى الى رجل صغير . ومن الممكن مقارنة مرحلة تقوية المقاتل بالاموال المدخرة التي نحتفظ

بها في الخزانة . فسوف تحين لحظة نستفيد فيها من المدخرات . »

والجهد المبذول من أجل المحافظة على مستوى مرتفع في مدرسة الطيران ملموس بمعدل أكثر بعد حرب الايام الستة . لقد فرضت خسائر حرب الايام الستة والحاجات المتزايدة ، توسيع المدرسة . وتوقع سلاح الطيران طيارين جدد ، ولكنه لم يكن بحال من الاحوال على استعداد لقبول انتاج اقل جودة من جيل الطيارين السابق ، جيل حرب الايام الستة . وزاد التطوع للطيران كذلك . وتطوع شباب كثيرون من الذين تحمسوا لدور سلاح الطيران في حرب الايام الستة ، وفي حرب الاستنزاف . وكان هذا التطوع كافيا للوفاء بحاجات ومشروعات سلاح الطيران . ويستطيع الخبراء الان اختيار الاحسن من بين جماعات كبيرة من الشباب المؤهلين . وزاد عدد الاماكن في مدرسة الطيران بالفعل ، ولكن بسبب التطوع الزائد اشتد الصراع بين المرشحين . ومنذ حرب الايام الستة تحولت المدرسة الى مصنع ضخم لانتاج المقاتلين الجويين . ويذكر القدامى بابتسامة الدورات التي كانت مع عدد قليل من الخريجين . وهذه الزيادة الكبيرة هي تحول كبير الاهمية . والمعدل هو معدل هائل والعبء على طواقم التدريب هو كذلك عبء هائل . وفي كل مكان وفي كل محادثة في المدرسة يمكن لمس الجهد والصراع من اجل المحافظة على المستوى المرتفع . وقد قال أحد المدربين: «لقد وصلنا الى حالة ليس لدينا فيها بالفعل ساعات يوم كافية للعمل . ان العمل يبدأ مع الضوء الاول ، قبل الشروق بكثير . والنظام اليومي عندنا يختلف تماما بالمقارنة بالدورات الاخرى فيجيش الدفاع الاسرائيلي» .

نقطة اخرى جديرة بالذكر هي النشاط الاجتماعي لطلبة

مدرسة الطيران . ان التعامل الحر مع الطلبة هو امر فريد في نوعه في الاطار العسكري . وهذا اسلوب اسرائيلي اصيل - وكثير من القادة الكبار في سلاح الطيران مقتنعين بان هذا النشاط الاجتماعي يمكن ان يعتبر احد العناصر الهامة التي تحدد مستوى الطيار الاسرائيلي . وهذا النشاط هو اعداد طيب قبل ادخال الطالب الطيار الى الاسرة الواحدة الكبيرة في السلاح .

وفي اطار المدرسة اقيمت قيادة من الطلبة . وهذه القيادة هي بمثابة حكومة داخلية ومستقلة تأخذ شكل قيادة المدرسة . وهذه «الحكومة» مسؤولة عن كل النشاط خارج اطار التدريبات والتوجيه . ومن كل دورة يوجد في هذه الحكومة مندوبين وهي تتغير مرة كل شهر . وحكومة الدارسين مسؤولة عن النشاط الاجتماعي ، واقامة الاقسام الدراسية واقسام الهواية وعن النشاط الرياضي كذلك . ومن بين سائر مسؤولياتها مسئولية هذه القيادة عن نظافة الطائرات وعن غسلها - وهي الطائرات التي يتدرب عليها الدارسون ويتعلمون الطيران . ويحدد الدارسون المحاضرين الذين يريدون سماعهم او العروض الذين يودون رؤيتها . وبهذه الطريقة يخففون الى حد ليس بالقليل من الضغط الذي يتعرضون له، ويظلون على اتصال دائم بالمشاكل الثقافية ، والسياسية للدولة والمجتمع الاسرائيلي .

والمدربون في مدرسة الطيران هم قضية في حد ذاتها. لقد حدث اكثر من مرة في الماضي ان ارسل طيارون انهوا طريقهم العملي دون خيار للتدريب في مدرسة الطيران. وهذه الظاهرة لم تعد موجودة بعد . ان سلاح الطيران يبذل جهدا كبيرا لكي يرسل الى المدرسة احسن طياريه . وليس هذا

بالامر السهل في اوقات الحرب ، ولكن اركان سلاح الطيران فهموا ان تعليم جيل المقاتلين التالي يجب ان يتم بواسطة احسن المقاتلين في هذه الايام . وهؤلاء يكرسون ، بصورة دورية ، جزء من وقتهم للتدريب اما كمدربين أو كقادة لاحد المراحل في الدورة . ومن أجل عدم ظلمهم يخرج المدربون هم الاخرون ، من حين لآخر ، طلعات عملية مختلفة على الجبهة المصرية والجبهات الاخرى . وقد نجح احدهم ، اثناء قيامه بالتدريب ، في اسقاط طائرة ميج ٢١ مصرية اثناء طلعة عملية . وخرج مدرب آخر الى طلعة ليلية على قطاع قناة السويس ونجح في اعادة طائرة اصيبت من نيران المدافع المضادة للطائرات . ولكل المدربين خبرة قتالية . وكثيرين منهم من مسقطي طائرات الميج المحنكين . وحارب كثيرون منهم في حرب الايام الستة ، ولكن هناك منهم من جاء بعد الحرب وكوّن خبرته في الفترة التالية للحرب . ان هذا جيل جديد أدخل بصورة مباشرة الى العمليات التنفيذية . والان يقومون بنقل دروسهم الى الاجيال الجديدة . وقد قال قائد الدورة : « ان لدينا اليوم أحسن المدربين الذين جاءوا لمدرسة الطيران » .

وقابلنا كبير المدربين في مكتبه . وهو أحد الطيارين القدامى وذوي الخبرة في سلاح الطيران ونموذج طيب لمستوى المدربين في المدرسة . وهو يعرف كل واحد من الدارسين ؛ وامتحن كثيرين منهم بنفسه . وهذه هي المرة الثالثة التي يوجد فيها في مدرسة الطيران وللسنة السابعة طيارا يعمل في التدريب . وعمل في الدفعة الاولى مدربا لمدة ثلاث سنوات . وفي الجولة الثانية جاء لمدة عامين ونصف واصبح قائد سرب في المدرسة . والان عاد ليعمل كبيرا للمدربين .

وبابتسامة خجلة اخرج دوسية الطيران الخاص به . ان كل طلعة تسجل في هذا الدوسية . الطلعات العادية بالحبر العادي والعملية ـ بالحبر الاحمر . ويبدو انه يهتم بعـدد الطلعات الخاصة به ؛ فيضيف اجزاء من خرائط وصور من الاهداف التي أصابها . وفي صفحات اخرى تظهـر صورة الهدف قبل العملية ، وصورة ثانية بعد «زيارة» المنطقة. وهو يحب الا يخجل من انجازاته يقترب من رقم قياسي يصل الى حوالي ١٥٠ طلعة عملية . وقبل مجيئه الـى مدرسة الطيران زار كل الجبهات . لقد قصف كثيراً على الجبهة المصرية ، واصاب قواعد المخربين في الاردن وكذلك في لبنان ـ وفي جبال الحرمون . و فيهذه الحرب فقد مرتين اصدقاء مقربين اليه . فبعد الحرب بخمسة اشهر اصيبت طائرة النقيب آكي اثناء طلعة تصوير فوق خليج السويس . وسقط آكي وعضو الطاقم الثاني في مياه الخليج ولم يعثـر عليهما . ويذهب الى ركن الحجرة ويحضر من هنـاك قبعة صغيرة . « هذه هي قبعة آكي ، منذ ذلك الحين وأنا احتفظ بهـا » . (١)

وفي ابريل ١٩٦٩ ، قبل مجيئه الى مدرسة الطيران بأربعة اشهر ، فقد صديقه الثاني ، فورت ، حينما خرج لقصف الاردن . وبعد مرور سبعة اشهر ، عاد وقصف نفس الهدف مرة اخرى في الاردن . واشتعل الهدف بالنيران ، ولكنه اضطر مرة اخرى لان يكون شاهدا لاصابة احـــدى الطائرات الاسرائيلية . ونجح الطيار هذه المرة في مواصلة الطيران حتى المنطقة الاسرائيلية وفي الهبوط بالمظلة .

(١) المؤلفان يبرزان باستمرار انتصارات اسرائيل ولكنهما لا يتحدثان عن بطولة الطيارين العرب ـ وهي ليست من مهمتهم على أية حال ـ ولكن أرجو ان يدرك القاريء مرة اخرى ان غرض العدو اظهار نفسه في اطـار بطولة نادرة .

قليلون فقط من اولئك الذين يأتون لمدرسة الطيران ، لمدة اسبوعين ، لكي يجتازوا هناك الاختبارات المختلفة ، هم الذين ينضمون الى الدورة . ومع انضمامهم يبدأ طريق الصراع المتواصل . وهذا الصراع الذي لا يتوقف يستمر شهراً، ويساهم فيه شباب مؤهلون ، واصحاء وذوي طموح. وتنقسم الدورة الى خمسة مراحل ، كل مرحلة تستمر عدة شهور . وبسبب الجهد الجسماني والنفسي الكبير يحصل طالب الطيران على اجازة لمدة اسبوعين بين كل مرحلة واخرى ، ولكن عليه ان يخصص اسبوعا من هذه الاجازة لمحاضرات تعليمية في قاعدة اخرى .

والمرحلتين الاوليتين هما مراحل اعداد من اجل دورة الطيران . فان مئات الساعات من الدراسات الارضية يتم اجتيازها في هاتين المرحلتين . وفي المرحلة الاولى ما قبل التمهيدية ، يقضي الدارس ساعات الطيران الاولى له . وهو يطير حوالي عشر ساعات على طائرة بيبر . والهدف ليس هو تعليم الطيران ، بل عمل طلعات طيران للتصنيف . ×

× يقول أشعيا هو بن فورات في كتابه «الحظر ـ ميراج ضد الميج» ص ٤٥ فيما يتصل بهذه النقطة : « بعد تدريبات طيران لمدة ساعتين أو ثلاث ساعات على طائرة تدريب صغيرة من طراز «بيبر» ، ينتقل الطيار الشاب للطيران على طائرة « بوجيه ـ ماجستير » . ولذلك فان طائرة «البوجيه» هي اكثر الطائرات شعبية في اسرائيل ، وتظهر في حالات كثيرة في سماء الدولة كما انها تشترك في الاستعراضات العسكرية التي تجري في عيد الاستقلال . اذن فالاعداد الاولي للطيار المقاتل في اسرائيل يتم بواسطة «البوجيه ـ ماجستير» ـ ابتداء من طيران الاستطلاع حتى ادارة القتال الجوي ، عن طريق مهام مساعدة تكتيكية . وفي مرحلة التدريب بهذه الطائرات يحدد قادة مدرسة الطيران من من الدارسين سيكون طيارا مقاتلا ، ومن سيكون طيار نقل او طيار هليوكبتر . (المترجم)

ويقول المسئول عن الدراسات الارضية في مدرسة الطيران : «ان الامريكيين على سبيل المثال يخصصون وقتا أقل للدراسات الارضية . وليس لديهم مراحل تمهيدية . وهناك اسلوب دراسة يمكن ان نسميه اسلوب العلبة السوداء . ووفقا لهذا الاسلوب فان الدارس لا يعرف ما يحدث داخل العلبة . انه يدرس ما هو ضروري فقط . والهدف هو شحنه بالضروري فقط ، وبالحد الادنى . ولدينا الاسلوب مختلف تماما . اننا نلزم الطيارين بأن يعرفوا بدقة ماذا يحدث داخل الطائرة . وفي الحقيقة ، فانه يحدث اكثر من مرة ان يقترح علينا طيارونا اقتراحات زيادة كفاءة موفقة . ومن بين الذين حصلوا على جائزة الامن في اسرائيل يوجد اثنين من الطيارين ، وهذا الامر يدل كثيرا على المستوى واساليب الدراسة لدينا » .

وهم يدرسون كثيرا . الرياضيات ، والفيزياء ، فوق مستوى المرحلة الثانوية . والفلك ، وعلوم الطيران ، والالكترونيكا ، والملاحة ، وبناء الطائرة ، والاتصال ، والتسليح ، والقانون والاحكام وغيرها . وظروف الدراسة مثالية : حجرات دراسة واسعة ومريحة ، وحجرات اقامة فاخرة. وقد خططت المدرسة بصورة متقنة، وكل شيء محكم ومريح . وحجرات الاقامة مجاورة لقاعات الدراسة ، ووراءها – شعبة الادارة. وقد تجمعت خلال السنوات خبرة كبيرة في اعداد وسائل الدراسة المحسنة جدا . وتهتم طواقم الصيانة بالعناية بطائرات التدريب من طراز «بوجيه ماجستير» . واوضح المسئول عن طواقم الصيانة قائلا : « هناك امور نهتم بها هنا اكثر من اهتمامنا بها في سرب عادي، وذلك لاننا نتعامل هنا مع دارسين والصيانة عندنا هي صيانة وقائية . ان كل جزء يتم فحصه كل يوم . وفي أماكن اخرى

تظل الاجزاء تعمل الى أن تفسد . وهكذا فاننا نحول دون وقوع حوادث ونصل الى استعمالية عالية للطائرات » .

وبعد المرحلة الاولى قبل التمهيدية ـ تأتي المرحلة الثانية : المرحلة التمهيدية . وفي هذه المرحلة يكون التاكيد على رعاية المقدرة الجسمانية ومقدرة التحمل لدى الدارس. ان طلبة الطيران لم يطيروا بعد . ويجتازون مرحلة اعداد الضباط . ويرسلون الى دورة هبوط بالمظلات ، في اطار قسم «نحل» ـ المظليين ( «نحل» هي اختصار كلمة «نوعر حلوتسي ليسرائيل» أي «شباب اسرائيل الطليعي ـ المترجم» ) ، مع كل الجهد الذي تنطوي عليه هذه الدورة (×). ويحصلون على تدريبات الانقاذ من البحر ، ويتعلمون الطبوغرافيا ويقومون برحلات كثيرة . وتنتهي هذه التدريبات برحلة ليلية يسير فيها كل دارس في الوحدات حوالي ٣٠ كيلومتر مع مهماته الشخصية ، وعليه ان يصل في الوقت المحدد الى نقط معينة خاصة . وحتى هذه المرحلة يكون الطيارون واللاحون في دورة واحدة . ومع الدخول الى المرحلة الثالثة من الدورة ، ينفصل اللاحون عن الطيارين ، وفي نهاية المرحلة الثانية تتم عملية تصفية كبيرة بين من حصل على نقط سلبية كثيرة الى حد ما في الدراسات الارضية من الدورة . وليس من المستبعد ان يكون الطيار طيبا ، حتى وان

---

× في البداية فكروا في عدم تدريب طالب الطيران على الهبوط بالمظلة ، وذلك بهدف التقليل من النزوع الى ترك الطائرة مع أول بادرة من بوادر الخلل الميكانيكي أو الخطر . فالطيار المظلي يفكر في النجاة بنفسه قبل ان يحاول انقاذ الطائرة . ولكنهم سرعان ما تخلوا عن هذه الفكرة ، بدعوى ان حياة الطيار أغلى لدى سلاح الطيران من أية طائرة (عن اشعياهو بن فورات ص ٤٤ ـ المترجم ) .

كانت معارفه في الرياضيات والفيزياء قليلة ، وقد تم اكثر من مرة اعطاء دروس تقوية للضعفاء منهم ، ولكن ليس هناك استعداد للتساهل مع ذوي المستوى المنخفض عموما في كل الدراسات النظرية .

ويقوم طيار ممتاز بقيادة المرحلة الاولية . وهذه هي المرحلة الثالثة والاولى التي يبدأون فيها في دراسة الطيران الحقيقي . ويقول هذا الطيار : « انني استقبل اشخاصا لا يعرفون كيف يطيرون على الاطلاق . وهم يلتقون للمرة الاولى بالفعل مع طائرة . وفي نهاية المرحلة ، بعد عدة شهور، يقومون بعمل طيران منفرد بواسطة طائرة بوجيه وبطيران حر ، وذلك حتى يستطيعوا السيطرة على الطائرة في حالة الطوارىء. وحتى نهاية هذه المرحلة يقضون عشرات من ساعات الطيران مع عشرات الطلعات . وحوالي ثلث هذا العدد يقوم بالطيران المنفرد (سولو). وفي البداية يتعلمون الطيران عموما. وبعد ذلك يبدأون بعمليات تحليق وهبوط وفي النهاية السيطرة على الطائرة خلال تدريبات الطيران . وعلى الدارس ان يتعلم في هذه المرحلة أن يفعل بالطائرة ما يشاء ، ويجرب كل أنواع السرعات والارتفاعات ، وذلك في الطيرانات النهارية » .

وفي نهاية هذه المرحلة يعزل من الدورة كثيرا من الدارسين . ويوضح اسباب العزل فيقول: «ان هناك اهتمام بالمقدرة الفنية الخاصة بطيران الطائرة. وهناك أشخاص تكون هذه المقدرة ضعيفة لديهم بالرغم من رغبتهم الشديدة . وهناك سبب آخر وأساسي لعملية العزل وهو مرتبط بالمقدرة على التفكير السليم أثناء الطيران . ولهؤلاء الدارسين توجد كل البيانات اللازمة على الارض ، ولكن في اللحظة التي يصعدون فيها الى الجو يتغير موقفهم . انهم يفكرون في الجو ببطء اكثر . والاشياء التي اوجزها معهم على الارض يتم نسيانها في حالة وجودهم في الجو ، وهي بيانات خاصة

بالضغط والتوتر . وهذا الامر لا علاقة له بصورة مباشرة بالثقافة . »

وعن اساوب عزل طالب الطيران يقول قائد المدرسة : « من أجل عزل طالب لا بد من تقديم موضوعه الى لجنة تقدير خاصة . ويشترك في هذه اللجنة قادة الاسراب وقائد المدرسة . ويتم بحث كل حالة على حدة . ومن أجل عزل دارس لا بد من ثلاثة آراء : رأي المدرب ، ورأي قائد السرب، ورأي الممتحن الكبير . وفي المراحل الاخيرة من الدورة يتولى البت شخصيا في كل عملية عزل قائد المدرسة او نائبه . والدارس لا يتلقى هذا الامر بالدهشة . فكل طالب طيران تتم بينه وبين مدربه مقابلة شخصية كل اسبوع . وفي هذه المقابلة يحصل الطالب على الرأي في حالته . وفي كل حالة يضعف فيها الدارس تتم مقابلة بينه وبين قائد السرب وكذلك لدى المشرف الاجتماعي للمدرسة . وأنا اعتقد ان جهاز التصنيف عندنا دقيق ومسؤول » .

والمرحلة الرابعة ، الاساسية ، هي اصعب المراحل ، ويقول المدربون : «هنا يتم العمل الشاق في المدرسة » . انهم ينفذون طيرانات نهارية وليلية ، وملاحة ، وطيران مع التشكيلات. وفي نهاية هذه المرحلة تتم عملية التصفية الكبرى الاخيرة . ومرة اخرى يتم عزل عدد كبير من بين الدارسين. واولئك الذين يعزلون من المرحلة الاساسية او المتقدمة لاسباب لا تتعلق بالامان اثناء الطيران ، ينقلون الى أسراب خفيفة ويصبحون طياري اتصال واستطلاع . ومهمة هؤلاء الطيارين ليست سهلة ، وعلى الاخص في تلك الايام ، حينما يقومون بمفردهم بقضاء ساعات طويلة في الجو ويكون عليهم ان يتخذوا قرارات سريعة . والمتفوقون جدا يتم ارسالهم الى الاسراب المقاتلة ـ وهو الامر الذي يرغب فيه كل طالب طيران. ان عليهم ان يثبتوا مقدرة على التفكير السريع واليقظة في

الجو ، والمقدرة على التصرف والعمل بخفة وسرعة ، وكذلك القدرة على الطيران بالطائرة والنزوع الى اتخاذ القرارات الحاسمة بصورة شخصية . والمطلوب من طياري الهليوكبتر مقدرة طيران أكبر بعض الشيء من تلك المطلوبة من طياري النقل وكذلك مقدرة على التصرف .

وفي المرحلة الخامسة ، المتقدمة والاخيرة ، يعمل الدارس فيما يشبه سرب مقاتل . «ج» ، ابن الكيبوتس ، طيار الميراج هو الذي يقود المرحلة المتقدمة . تجاوز ج ، الثلاثين من عمره . وهو في قمة لياقته، ولكنه يقول بابتسامة: « انني هنا من بين الشيوخ ! » . وبالفعل فان الامر البارز في سلاح الطيران الاسرائيلي هو السن الصغير نسبيا لمعظم الطيارين المقاتلين فيه . أوضح قائد سلاح الطيران قائلا : « ان الطيارين المقاتلين — هم من الشباب . » والطيارون المقاتلون الاسرائيليون اصغر عمرا من الطيارين الامريكيين ومن معظم الطيارين المقاتلين في اسلحة الطيران المتقدمة . وهم يصلون الى دورة الطيران أقل عمرا بثلاث أو اربع سنوات عن الطيارين الامريكيين وهم أصغر في المتوسط سبع سنوات عن الطيار المقاتل الامريكي . ×

---

× يقول أشعيا هو بن فورات في كتابه « الحظر — الميراج ضد الميج » ص ٤٣ : « ان طالب الطيران ، الذي عمره — بصورة عامة — ثمان عشرة عاما ، يطلب منه التوقيع على التزام بالخدمة في السلاح لمدة خمس سنوات ونصف : سنتين ونصف مدة الخدمة الاجبارية ، مثل كل شاب يجند في جيش الدفاع الاسرائيلي ، وثلاث سنوات خدمة اخرى ، خاصة بسلاح الطيران . والسبب في اطالة مدة الخدمة في سلاح الطيران نابعة من التكاليف الغالية للتدريبات ولاعداد طيار الطائرة النفاثة . فتدريبات الطيار الذي يطير على الطائرة «مستير ٤» تكلف الدولة حوالي ٧٥٠ الف ليرة اسرائيلية ، وتدريبات طيار «الميراج» أغلى من ذلك . وعدد طياري الطائرات النفاثة في اسرائيل يصل الى المئات» (المترجم) .

ويحكي ج ، عن المرحلة المتقدمة فيقول : « لدى مجيئهم الي يلتقي الطيارون الطلاب لاول مرة بطائرة تطير من أجل هدف معين . وحتى وصولهم الى هذه المرحلة يكونوا سائقين عاديين . وفي المرحلة المتقدمة يحصلون على الاصطلاحات الاولية عن الطائرة كسلاح . ويقومون برمي القنابل ويطلقون النيران والصواريخ . وأنا أهتم جدا بأن يكونوا متوازنين أثناء الطيران . ونسبة الفشل في هذه المرحلة صغيرة جدا ».

وحتى هنا تتم عملية تصفية غير معتادة في اسلحة الطيران الاخرى ، ففي مصر وفرنسا ينهي معظم الدارسين الدورة ، وفي الولايات المتحدة الامريكية — حوالي ٧٦٪ ، بينما في اسرائيل اكثر قليلا .

ومع الحصول على جناحي الطيار اثناء العرض الاحتفالي ، لا يكون الطيار الشاب قد انهى دورة دراساته. ان الطيار المقاتل يخرج الى دورة تنفيذية تستمر عدة اشهر ، وهناك يحصل على خبرة في المعارك الجوية . وبعد ذلك فقط ينضم الى السرب المقاتل ، وهناك يعتبر لعدة شهور بمثابة طيار تحت التدريب ، يقوم بدراسة طائرته . وفي نهاية دراساته يصبح الطيار الاسرائيلي طيارا مقاتلا صغيرا — مع جماعة من الطيارين المتازين وثعالب المعارك المحنكين . ويتم ادخاله ، مرحلة بعد اخرى ، الى النشاط التنفيذي . والذي يميز هؤلاء الطيارين الشبان هو السعي والشوق الى الطلعات العملية ، والى ظروف تمكنهم الصراع مع طائرات العدو .

وقبل حرب الايام الستة ابدت جيوشا مختلفة اهتماما خاصا بسلاح الطيران الاسرائيلي . وكان اساس اهتمام

الملحقين العسكريين الاجانب في اسرائيل هو القوة الجوية . وسعى مندوبو جيوش مختلفة للحصول على اذن لزيارة السلاح ومنشآته . واشار رؤساء قيادة سلاح الجو البريطاني في الشرق الاوسط ـ من قدامى سلاح الجو الملكي ـ اكثر من مرة الى مندوبين اسرائيليين الى انهم مهتمون جدا بالاشتراك كمراقبين في تدريبات سلاح الطيران الاسرائيلي. وطلبت جيوش حديثة في افريقيا ان يتدرب طياروها الاوائل في اسرائيل .

ووصل الانفعال الى ذروته بعد حرب الايام الستة . ان ضربة البداية التي قام بها سلاح الطيران الاسرائيلي ، حسمت سير الحرب وسجلت منذ ذلك الحين كدرس نموذجي في كل المعاهد العسكرية . واستمر هذا الانفعال كذلك بعد حرب الايام الستة ، حينما اشترك سلاح الطيران في محاربة المخربين ( يقصد الفدائيين الفلسطينيين ـ المترجم ) والارهاب واصبح عنصرا رئيسيا في حرب الاستنزاف التي فرضت على اسرائيل . وكان لدى سلاح الطيران الامريكي، على سبيل المثال ، ولدى اسلحة طيران حلف شمال الاطلسي ، سبب طيب لمتابعة معركتنا بعين يقظة . ان الاسرائيليين يتصارعون مع طائرات روسية حديثة سوف يواجه مثلها الامريكيون وأسلحة الطيران الاخرى . وكان يجب على الطيارين الاسرائيليين ان يحيدوا بطاريات الصواريخ ارض-جو الروسية وان يتفادوا شبكات الرادار السوفياتية الحديثة. وكان كل هؤلاء يتطلعون بحب استطلاع الى أساليب قتال الاسرائيليين ولمعرفة الدروس التي استفادتها اسرائيل في ميدان المعركة . وأرادت بلاد كثيرة ان تعرف ، قبل شراء الاسلحة ، ما هو رأي اسرائيل في هذه الاسلحة . وفي بعض الاحيان كان يتشكك الامريكيون كلما ذكرت لهم تفاصيل عن

نتائج العمليات الجوية . وحينئذ لم يكن هناك مناص من عرض الحقائق عليهم ـ السوداء والبيضاء ـ بالصور الجوية القاطعة . وكان من شهود هـذا الانفعال طيار اسرائيلي زار الولايات المتحدة الامريكية وقضى يومـا واحدا في قاعدة الاسطول الامريكي في بنسي ـ كولا في فلوريدا . وطلـب الادميرال ، قائد القـاعدة ، ان يحضروا اليـه الضـابط الاسرائيلي الشـاب . وكان هذا الادميرال قائـدا لحاملة الطائرات الذرية «اندبندنس» ، التي حاربت في فيتنام وعلى ظهرها اسراب من الفانتوم والسكاي ـ هوك . وبين الضابطين ـ الادميرال المحنك بالمعارك والضابط الاسرائيلي الشاب ـ دارت محادثة يقظة عن القتال الجوي . وذكرت عمليات سلاح الطيران الاسرائيلي وكذلك عمليات الامريكيين في فيتنام . وفي مرحلة معينة قال الطيار الاسرائيلي : «عموما فانها نفس الحرب . نفس صواريخ سام ـ٢ ونفس طائرات الميج ٢١ » .

ورد الادميرال على ذلك بقوله : «حقا ، نفس الحرب ، ولكنكم تقومون بها أحسن ! » . (١)

* * *

هل سلاح الطيران الاسرائيلي ممتاز فقط لانه يتصارع مع اسلحة الطيران العربية ؟ هل كـان سيكون ممتازا لـو اضطر لمحاربة اسلحـة طيران متقدمة ، خـارج الشرق الاوسط ؟ في هذا الموضوع يجدر سرد شهادة الاخرين، مـن غير الاسرائيليين . ان قادة الاسراب في سـلاح الطيران الامريكي ، اولئك الذين اكتسبوا خبـرة كبيرة في حرب فيتنام ، يعتبرون الاسرائيليين طيارين عمليين متفوقين ، يتناولون الموضوع التنفيذي بمساعدة حلول اصيلة جدا .

---

(١) أرجو القاريء ان يلاحظ التنسيق الحربي بين اسرائيـل والولايات المتحدة الاميركية ، ومحاولة الكاتبين الاسرائيليين التمويـه واسدال ستـار البطولة والنموذجية على الطيارين الاسرائيليين .

كنا ضيوفا مؤخرا لدى أحد الطيارين المتفوقين في سلاح الطيران عام ١٩٥٤ ذلك الذي حظي بمعرفة اوائل طياري الطيران ؛ من قدامى الطيارين المقاتلين . لقد أتى السلاح وعرف عن قرب الاجيال التالية : جيل حرب قادش، ومستوعبي طائرات الميراج ، ومحاربي حرب الايام الستة ، والطيارين الشبان الذين نموا بعد الحرب ويشتركون في حرب الاستنزاف . وحارب مع البعض كتفا لكتف ، وقاد آخرين، ودرب غيرهم . وخرج اكثر من مرة في دوريات استطلاع ودراسات في اسلحة الطيران الاخرى ، وحصل على المعيار والمقدرة على المقارنة . وطار في اذعان مع طيارين فرنسيين ( بعد عملية قادش ١٩٥٦ ) حينما أبدت فرنسا استعدادها لتدريب طياري المستير الاسرائيليين على حسابها . ورأى اسلحة طيران اخرى في اوروبا وقام بزيارة اساسية لسلاح الطيران الامريكي .

وسألته : ما هو سر الطيار الاسرائيلي وسلاح الطيران الاسرائيلي ؟

فأجاب قائلا بعد ان عدد مميزات الطيار الاسرائيلي من حيث وجهة النظر والوعي التنفيذي ، وحاسة الادراك ، والمبادرة ، والتمسك بالهدف :

« لقد زرت قاعدة طائرات فانتوم في كاليفورنيا . وتحدث معي قائد احد الاسراب ، وهو من اصل مكسيكي عن المعارك الجوية . وحكي لي انهم وصلوا خلال التدريبات الى قرار معين واراد ان ينفذ هذا الموضوع ، ولكنه لا يمكنه ان يحرك شيئا بسبب البيروقراطية التي يصادفها . وحكيت له ان اسرائيل يمكن لقائد السرب من طائرات الميراج ان يرفع التليفون لقائد سلاح الطيران ويقول له : ايها القائد، لقد عدت الان من المنطقة ، ولا بد من عمل شيء ما .

فيقول له قائد سلاح الطيران : الى الامام ! وتستغرق هذه العمليةبالضبط ٥٤ثانية . ونظر اليبحسد، هذا الامريكيوقال:
« هل تريد ان تقول أن الاتصال المباشر بين القائد التنفيذي والمرتبة التي تتخذ القرار يشير الى القيمة الخاصة التي يمنحوها الجانب التنفيذي .

واجبت :

« بالضبط . ان هذا الشيء لا نراه في اسلحة الطيران الاخرى . وصحيح الحقيقة القائلة اننا صغار نسبيا، ومعتمدون على أنفسنا ، ولدينا مرونة كبيرة في الحركة ولكن الاقتراب التنفيذي هام . ولذلك يمكنون قادة الاسراب من المساهمة في عمليات طرح الاعتبارات قبل التخطيط واثناء التخطيط وقبل صدور الامر . وهذا أمر نادر . وللمرتبة التنفيذية عندنا مكانة عالية اثناء التخطيط . كذلك فانه بالنسبة لوجهة النظر التنفيذية يعتبر الاقتراب موضوعيا اكثر . ومهاجمة المطارات في حرب الايام الستة هو دليل طيب على ذلك . مباشرة للموضوع . واذا خرج الامريكيون لمهاجمة مطار او بطارية صواريخ سام-٢ ، فان اقترابهم يكون مختلفا . انهم سيبدأون بالطبع بقتال الكتروني . وبعد ذلك يهاجمون المدافع المضادة للطائرات . وفي النهاية يصلون الى المطار نفسه . اما لدينا فقد هاجموا الهدف الاساسي اولا وقبل كل شيء . وبعد ذلك ، اذا كانت هناك ضرورة ، فانهم يهاجمون القوافل .

« ووجهة النظر التنفيذية الاصيلة من الممكن ان نراها كذلك في موضوعات اخرى . اننا لسنا أصيلين فقط في صور القتال . وخذ على سبيل المثال طائرة الميراج . لقد استوعبنا هذه الطائرة . وحاولنا ان نفحص ايديولوجية هذا السلاح . ورأينا ان وجهة النظر الفرنسية تختلف عن رؤيتنا للامر .

لقد اراد الفرنسيون ان ينتجوا طائرة مطاردة يمكنها التحليق في أي طقس جوي وتطلق صاروخا على طائرة العدو في كل الظروف الجوية . وجاء الاسرائيليون وركبوا على هذه الطائرة مدافع وقنابل . وقرروا ان على هذه الطائرة ان تكون ذات غاية للمعارك الجوية ، والهجمات الجوية الارضية سواء في الليل او في النهار . وحينما سمع الفرنسيون عما نقوم بتنفيذه بهذه الطائرة ، ولا سيما في المعارك الجوية على كل الارتفاعات والمساعدة الارضية ، لم يكونوا قادرين على الفهم ولم يصدقوا . وهذا نموذج على وجهة النظر التنفيذية والحكمة والمبادرة . وصحيح ان الفقر الذي نعانيه يؤثر ، ولكن المستوى المهني والاقتراب التنفيذي هما اللذين أعطوا لنا الحلول » .

« ماذا لديك لكي تقوله عن القيادة في سلاح الطيران ، وعن المرتبة التي تفكر وتقرر ؟ »

« ليس في سلاح الطيران ، مثلما في جيش الدفاع الاسرائيلي ، عواطف في عملية تعيين القادة . ان القادة الشبان والطيبين تتاح لهم فرصة الترقي . والذي يميز المرتبة المفكرة في رأيي هو : الاصالة في الفكر ، والمرونة ، والاستعداد لاشراك المرتبة التنفيذية في الاعتبارات ، والامتثال ، والانصات الكبير لآراء المرتبة التنفيذية . وشيء هام جدا هو ـ الاعتناء بالمبادرة على كل المستويات . »

« لقد تحدثنا حتى الان عن سلاح الطيران في حد ذاته ، فماذا لديك لتقوله عن الطيار الاسرائيلي الفرد ، كمقاتل ؟ هل هناك شيء ما يميزه ؟ »

وكما لو كان في انتظار لسؤالي : « لقد حللت لنفسي عوامل الانتصار في حرب الايام الستة من ناحية الطيار ، المقاتل الذي يجلس في كابينة الطائرة . ووجدت أربعة عوامل، ميزت الطيار الاسرائيلي وحددت النصر بالفعل . أولا وقبل كل شيء الشجاعة . وبعد ذلك التمسك بالمهمة التي عهد بها اليه . وبعد هذا تأتي المبادرة والحكمة وفي النهاية المستوى المرتفع للتنفيذ . وهناك امثلة على ذلك . وصل طيار ، على سبيل المثال ، الى مطار للعدو . وكان عليه أن يقوم هناك بأربع غطسات . وفتحوا عليه النيران ، وهذا امر يؤثر . لكنه نفذ الغطسات وعناد . ومن الممكن عمل غطسات كهذه بكل انواع الصور . وقد تجاهل الرجال داخل هذه الغطسات النيران . وقد وجهوا بالاصرار والشجاعة . وكان مستوى التنفيذ عاليا . وبعد الحرب حللنا مستوى التنفيذ . وفحصنا ، على سبيل المثال ، مستوى التسديد الخاص بالنيران لدى الطيارين الشبان . ولم نتصور انهم وصلوا الى هذا المستوى ...

« هل يمكنك ان توجز صيغة انتصار سلاح الطيران الاسرائيلي ؟ »

من الممكن ان نقتصر في هذا الامر على حرب الايام الستة . بعد الحرب بنيت لنفسي هذه الصيغة على النحو التالي . وكانت مركبة من عناصر كثيرة . على سبيل المثال : مستوى الطيار الاسرائيلي في مقابل مستوى الطيار العربي ؛ والسلاح الاسرائيلي في مقابل السلاح العربي . وفي هذا الموضوع علي ان اقول ان العنصر الرئيسي ، في رأيي، لفشل العرب ، هو أن حصيلة ثقافة الشعب عندهم لم تستطع الصراع مع مستحدثات التكنولوجيا . لقد فرضوا على العرب فجأة ميج ٢١ مجهزة تجهيزا حسنا ، وصواريخ واجهزة رادار ، وكلها شرط اساسي لتوجيه طائرة كهذه . ولم يكن

سلاح الطيران عندهم قادرا على مواجهة هذه المستحدثات.(١)

وفي هذه الصيغة كان هناك عنصران ، كانا بمثابة مجهول بالنسبة لنا . اولا ، لم نكن نعرف كيف سيتصرف طيارونا تحت النيران . ثانيا ، لم نكن نعرف كيف سيردون على الخسائر، وعلى سقوط رفاقهم . وقد فوجئنا بالنسبة لهذين المجهولين ، وكانت مفاجأة طيبة . ان الرجال لم تردعهم النيران . ولم تلغ أية طلعة نتيجة للنيران المضادة للطائرات وهذا يشمل كذلك الفترة التالية للحرب . وبالنسبة لموضوع الخسائر فان الرجال ردوا تماما حسبما توقعنا واردنا . فحينما كان يقتل رفيق ، كان الرجال ينطوون على انفسهم . وكانوا يبدون كما لو كانوا يقولون لانفسهم : « سوف أحارب عنه ، وسوف اقوم بالعمل احسن » .

※ «هذا حسن وجميل، ولكن ما هو مصدر هذه الشجاعة، أو الاصرار غير العادي على الهدف ؟ ولماذا تبرز هذه الصفات بالذات لدى الطيار الاسرائيلي ؟ » .

ـ « فوق كل شيء يوجد بالطبع الحافز الخاص بنا . ان هذا الحافز هو مسألة المسائل . وخذ على سبيل المثال الطيار الامريكي . ان الحافز الذي يحفز الكثيرون منهم — هو الخوف من ارسالهم لفيتنام . لذلك فانهم حينما يتطوعون للطيران ويبقون في الدورة يوعدون بأنهم سيبقون سنتين على الاقل في الولايات المتحدة الامريكية . ولكن الشاب الاسرائيلي، الحافز الرئيسي عنده هو الواجب الداخلي ، اللا — واعي للدولة ؛ والارتباط بالوطن ، والاحساس بالرسالة . والرغبة في ان يكون في الصف الاول من المقاتلين من أجل الشعب .

---

(١) ارجو ان يلاحظ القارىء هذا الرأي الصهيوني الاستعماري وكثرة تكراره لخلق احساس بالنقص عند المواطن العربي ، ولعل أكبر دلالة على قدرة العربي بعامة عن التجانس مع ارقى المستويات التكنية هو تفوقه في الجامعات الغربية وفي أميركا بالذات .

والادراك بأن هذه الحرب هي حرب وجود . وهذه السمة تدخل الى الدم ، سمه اللا ـ خيار . وجمهور الطيارين عندنا يأتي من الطبقة المختارة في دولة اسرائيل ، ولكن اذا أخذنا نفس هذه المجموعة المنتقاة وارسلناها ، على سبيل المثال ، الى لوكسمبورج ، او الى موناكو او اي مكان مشابه ، ما كنا لنحصل على نفس النتائج أو نفس عمليات التنفيذ . ان ما يعطينا الحافز هنا هو ان الحرب هي حرب من أجل الوجود. والحقيقة الواضحة هي ان دروس النجاح في الطيران عند الشاب الاسرائيلي تزيد عن تلك التي لدى الشاب اليهودي الذي أتي الينا من الشتات وانضم الى الطيران هنا .

ان التعليم الاسرائيلي يعطي هنا ، حسبما يبدو ، ثماره . وفي هذا الموضوع علي ان أقول ان الحافز لدى الشاب الاسرائيلي للبحث عن تحديات لنفسه أعلى من المعتاد وفوق المتوسط السائد في العالم ، وعلى الاخص اذا قارنا هذا بالشباب في مجتمع الرخاء. انه شباب يبحث عن النشاط ولا يخشى الصراع . »

## أسرة واحدة

ان أحد الاسباب لوجود الروح المعنوية العالية في سلاح الطيران الاسرائيلي ، والروح الخاصة التي تسوده ، هو الاحساس العائلي لدى كل الذين يخدمون في السلاح ، سواء من الطيارين أو من ذوي المهن الاخرى× . وقد قال طيار

---

× في اسرائيل يتم الزواج بصورة عامة في سن مبكرة . وينطبق نفس الشيء على طياري سلاح الطيران . وفي سن العشرين يقيم طيارون كثيرون اسرا خاصة بهم . ويقوم سلاح الطيران الاسرائيلي باسكان هؤلاء الطيارين وأسرهم ، ولا سيما الاطفال الصغار ، في مجمعات سكنية قريبة من قواعد السلاح ، وهو الامر الذي يساعد على التقارب الاجتماعي بين العاملين في هذا الحقل . (المترجم) .

بريطاني من قدامى سلاح الجو الملكي البريطاني زار سلاح الطيران كثيرا ، أنه رأى أسلحة طيران كثيرة لديها روح قتالية ، ولكن ما يميز سلاح الطيران الاسرائيلي هو التقارب غير العادي بين رجال السلاح والروابط النفسية والاجتماعية. وفي قوات واسلحة جيش الدفاع الاسرائيلي الاخرى توجد نفس ظاهرة الاحساس بالمشاركة ، ولكن يبدو ان هذا الجو قد تطور اكثر في سلاح الطيران عن أي سلاح آخر ، وكان الذي قام ببث هذا الجو هو الالوف عيزر وايزمان .

وقبل حرب الايام الستة بثلاث سنوات عبر الالوف عن هذا الاحساس بلغته التصويرية فقال : « اننا هنا في سلاح الطيران كلنا اسرة واحدة كبيرة . اسرة يعرف فيها كل واحد الآخر ، ويهتم كل واحد بالاخر . وأنا ، اذا كان من الممكن وصف الامر بصورة غير عسكرية ، أبو الاسرة . اننا اسرة منغلقة ، ونحن لا نكثر من الانشغال بما هو خارج نطاق اهتمامنا . ومن المحتمل أن هذا الاطار الخاص بسلاح الطيران ، أكثر من أي اطار آخر في البلاد ، يشبه الحركة الكيبوتسية كما ان الدوافع التي تدفعنا للخدمة في السلاح تشبه الدوافع التي تدفع رجل الكيبوتس للحياة في الكيبوتس ، الاحساس بالرسالة ، والوعي الخاص بأن المكان الذي نتواجد فيه هو بؤرة احداث في الدولة . ان كل واحد منا ابتداء مني وحتى الطباخ الذي يقلي الكعكات المحشوة بالجبن في أحد قواعدنا ، لديه احساس بأننا نفعل شيئا هاما. ولا يستطيع الجميع ان يوضحوا الامر ، ولكن ما لا بد أن تكون واثقا منه ان هو الطباخ الذي يخدم في احدى مطاراتنا، والذي كان بامكانه ان يربح اموالا في «أخاديا» أو في «دان ـ كرمل» ، قد بقي في السلاح لانه فخور بما يقوم به . ونفس الحال بالنسبة للطيارين ، ورجال التسليح ، والالكترونيين،

ورجال المهمات . من الممكن ان نشعر لديهم جميعا بروح زائدة ، هي من الامور المميزة لسلاح الطيران .

* « هل تعتقد ان قيادة سلاح الطيران معناها العمل في الادارة ، وفي موضوعات الاستراتيجية ، وفي مشاكل المشتروات ؟ لا ، يا حبيبي . ان علي اولا وقبل كل شيء أن اتابع عن قرب جدا تطور الطيارين عندي . أن أكون قائدا لسلاح الطيران هذا معناه ألا اجلس في جلسات هامة وألا أذهب لحضور عروض أو لكي اخطط تخطيطات على الخريطة، بل علي ان اعرف الجماعة ، وان اراهم ، وان اسمع منهم، وأن اتابعهم . واذا تورط احد من الطيارين في قضايا عائلية، أو في شيء من هذا القبيل ، فان هذا الامر قد يؤثر على لياقته ومقدرته ويكلفه حياته كذلك » .

ان الاحساس بالتبعية هو من اكثر الاشياء بروزا في سلاح الطيران . وقد كان الجميع يعرف كل منهم الآخر ، ولكن بمرور السنوات زاد السلاح عدة أضعاف . وخلقت عدة أسر . والاطار الاجتماعي يتطور الان أكثر في نطاق قواعد سلاح الطيران ، ولكن المهنيين واسرهم مرتبطون مع زملائهم في المهنة من القواعد الاخرى . وحينما يرقى طيار فان رفاقه يقيمون له حفلة . وهذا سبب طيب لان يقوم الطيارون من القواعد الاخرى « بالاستيلاء » على طائرة خفيفة في ساعات المساء ليقوموا مع زوجاتهم برحلة بهيجة .

وهناك من لا ينعزلون عن هذا الاطار الاسري حتى بعد خروجهم من سلاح الطيران بسنوات كثيرة . انهم يرتبطون بما يحدث في السلاح بكل حواسهم . وفي الحفلات الكبيرة من الممكن ان تجدهم دائما في القاعة ، يستعرضون بمتعة

الجيل الشاب ، الذي يواصل التقاليد . وهم يحضرون معهم بناتهم ، وابناءهم ليطلعوا ، وليستوعبوا بعضا من الجو الخاص .

وابن قائد سلاح الطيران السابق ، وايزمان ، يخدم في سلاح المظلات، ولكنه لا يضيع فرصة لكي ينضم الى والديه في حفلات الطيارين . وفي أسر بعض الطيارين يوجد تقليد السير الى الطيران ، وذلك حينما يخدم شقيقان أو ربما ثلاثة أشقاء كطيارين في سلاح الطيران .

وأسر الطيارين يسكنون في مجمعات سكنية مشتركة. ويخرج الازواج الى العمليات معا ، وتعيش الاسر كل من النجاح والفشل في إذعان وهدوء. وفي الاسلحة الاخرى تتوزع الاسر بين المنازل المدنية وفي مناطق اقامة مختلفة، أما في سلاح الطيران فانهم يواصلون معايشة مشاكل السلاح والحرب مع الجيران .

وتقول عماليا زوجة أحد قدامى الطيارين والتي تنقلت في عدة شقق مختلفة من المجمعات السكنية الخاصة بالطيارين : « ان حقيقة اننا نسكن معا تسهل علينا الى حد غير قليل . ان مظاهر القلق مشتركة وحينما يكون هناك خوف ــ فانه يكون أيضا مشترك ويمكن للانسان أن يجد من يحدثه . ان هذا يخفف عنا . ولكن حينما تحدث كارثة ــ فان العبء يكون مزدوجا . انه يحل بالجميع دون استثناء . وليس فقط على أسرة الطيار . اننا لا نفقد رفيقا في العمل للزوج فقط، بل ايضا جار وزوج لصديقة. والاطفال يشعرون كذلك بهذا. انهم يعرفون الذي يسقط وهو بالنسبة لهم والد صديقهم في المنزل المجاور » .

وعماليا هي زوجة جميلة المحيا من «معوز ـ حييم» . وقد تزوجت حينما كان زوجها في دورة الطيران ومنذ ذلك الحين وهي مرتبطة بأسرة سلاح الطيران ، ومنظرها يوحي بأنها فتاة بعد، ولكنها تربي في المنزل ثلاثة اطفال. «نحن نعيش الحرب في كل يوم على غير النساء الاخريات . كذلك فان الامر ليس سهلا بالنسبة للاطفال » .

وعماليا تحكي عن ابنها الكبير عوفار . ففي الرابعة من عمره قتل والد صديقته الصغيرة . وبعد الحادثة بيومين أدرك مغزى الكارثة وبدأ يبدي خوفا وذعرا . وذات يوم استجمع قوته وقال لوالده ، الذي كان يرى فيه دائما رمزا ونموذجا : « يا ابي ، أنا لا اريد ان أكون طيارا ابدا. أنا لا أريد ان اموت » . وكان لا بد من توضيح الامر لعوفار، بأن الطيارين يجب ان يحافظوا على الدولة .

والمرأة تحمل اساس التوتر النفسي دون ان تستطيع ان تتخلص منه لدى الخروج الى العملية ، مثلما يفعل الزوج الطيار ذلك . وتقول عماليا : « انه لا يكثر من الاحاديث. وهو لا يود أن يتكلم ، وهذا فقط يسبب توترا اكثر . ولكن الامور تنكشف بعد ذلك . فجأة تقول لي صديقة ، زوجة أحد الطيارين : زوجك كان امس مع زوجي . واكتشف فجأة اشياء جديدة . وعلى وجه العموم فانني لا اعرف الاشياء الا في المساء فقط ، وفي حالة حدوث شيء خاص . ومن الواضح انه اذا قال لي في الصباح انه ذاهب الى الشمال ، فانني لن أتلقى الاشياء دائما على هذا النحو .

« وفي بعض الاحيان كنــا نجلس معــا ، بعض زوجات الطيارين ، ونحصي الطائرات الخارجة . ونسمع الطائرات في الجو ونراها وهي تحلق ، ولكننا لا نعرف من من الطيارين خرج والى أين وجهتهم . وبعد ذلك ننتظر في توتر ، دون أن ننبس تقريبا بكلمة عن الموضوع . وحينما تعود الطائرات نحصى العائدين من جديد .. »

# الجزء الثاني

## سلاح الطيران في حرب الايام الستة

# القوات (*)

لم تكن هناك دولة من الدول المتنازعة في الشرق الاوسط لم تنشر علانية أرقاما بشأن معدل القوات الارضية والجوية لديها عشية الحرب . ولكن الخبراء الغربيين ، الذين يتابعون منذ عام ١٩٤٨ تطور القوات في هذا الجزء من العالم ، قد نجحوا في تركيب جدول فيه ميزان دقيق للقوى الى حد ما × .

وقد نشر « معهد البحوث الاستراتيجية » في لندن ، وهو مؤسسة انجليزية محترمة ، والمجلة السويسرية لشؤون الطيران ، في الفترة السابقة لنشوب العمليات العدائية بين اسرائيل وجيرانها ـ تقديرات للقوات الجوية المختلفة في الشرق الاوسط . وعلى ضوء العمليات التي نفذت في حرب

---

× هذا الجزء يعتمد على ما ورد في كتاب ديسمبر ١٩٦٧ (رقم ٧٤\٧٥) جداول لتقديرات القوات ، تعتمد على بيانات المراقبين الاجانب

× × قدمت كذلك «المجلة الناطقة بلسان سلاح الطيران» الاسرائيلي، «الحظر ـ ميراج ضد الميج» ليشعيا هو بن فورات واوري دان .

الايام الستة ، اتضح ان هذه المعلومات كانت من المصادر الاولية . والارقام التي رأت النور هي على النحو التالي :

## مصر

الطواقم الجوية ، والطواقم الارضية في سلاح الطيران : ١٥،٠٠٠ نظاميون ، و ٣٠٠٠ احتياطي .

القوات الجوية : ٣٠ قاذفة قنابل ثقيلة — من طراز تي—يو ١٦
٤٥ قاذفة قنابل متوسطة من طراز اليوشن ٢٨
١٥ طائرة مقاتلة — قاذفة من طراز سوخوي ٧
١٠٠ طائرة مقاتلة طراز ميج ٢١
٣٦ طائرة مقاتلة طراز ميج ١٩
١٣٥ طائرة مقاتلة طراز ميج ١٧ ، وميج ١٥

والى هذه الارقام يجب اضافة ١٢ طائرة هليوكبتر سوفياتية ضخمة من طراز « ام — ٦ » ، « ام — ٤ » و٢٤ طائرة نقل مختلفة ، معظمها من انتاج سوفياتي ؛ وكذلك ١٢ طائرة نقل «داكوتا» .

كذلك كان لدى المصريين ١٢ قاعدة صواريخ ارض—جو سوفيتية من طراز سام—٢ موجهة بواسطة الرادار ، وهي من النوع المستخدم في فيتنام الشمالية ، ضد الطائرات الامريكية . وقد أقيمت قاعدتان من هذا النوع في شبه جزيرة سيناء ، بينما كانت القواعد الاخرى في مصر وعلى طول قناة السويس .

وقد أعلن الرئيس ناصر مرات كثيرة قبل الحرب عن استيعاب هام للصواريخ الارض-أرض ، التي انتجت في مصر بمساعدة علماء أجانب ، معظمهم من الالمان .

وقد اشتمل هذا السلاح ، نظريا ، على ثلاثة نماذج من الصواريخ ، لم يشاهد أي منها بالفعل في مرحلة تنفيذية :

«القاهر» ، ومداه ٣٧٠ ميل
«الظافر» ، ومداه ٢٣٠ ميل
«الرائد» ، ومداه ٩٥٠ ميل ( وهو ذو مرحلتين )

وقد كانت هذه الصواريخ مصنوعة ، نظريا ، لكي تحمل رؤوس تقليدية ( مادة متفجرة مدمرة ) زنة ٥٠٠ كيلوجرام حتى ألف كيلو جرام لكل صاروخ ، الى أرض اسرائيل .»

## سوريا

الطواقم الارضية والجوية : بالتقريب ٩٠٠٠ رجل .

الطائرات المقاتلة السورية - كلها من انتاج سوفييتي - مثل الطائرات المصرية :

٥٠ طائرة مقاتلة من طراز ميج ٢١

٣٦ طائرة مقاتلة من طراز ميج ١٧ ، وميج ١٥
وكذلك حوالي ست طائرات قاذفة قنابل متوسطة

من طراز «اليوشن ٢٨» ، وطائرات نقل وعدد من طائرات الهليوكبتر السوفييتية .

## العراق

الطواقم الجوية والارضية : تقريبا ١٠،٠٠٠ رجل .
لدى سلاح الطيران العراقي طائرات من انتاج غربي وسوفييتي معا .

٧٠ طائرة مقاتلة ـ قاذفة من طراز «هانتر» (بريطانية)
حوالي ٧٠ طائرة مقاتلة من طراز « ميج » ١٥ ، ١٧ ، ٢١

١٥ قاذفة ثقيلة من طراز تي ـ يو ١٦
١٥ قاذفة متوسطة من طراز «اليوشن ٢٨»

## الاردن

الطواقم الجوية والارضية : حوالي ١٥٠٠ رجل

وسلاح طيران المملكة الاردنية الهاشمية مركب فقط من طائرات غربية :

٣٠ طائرة مقاتلة من طراز «هانتر ـ بي٦» (انجليزية)
٥ طائرات هليوكبتر من طراز «اليوت» (فرنسية)
٥ طائرات نقل من طراز «داكوتا» .

وقد طلبت الاردن قبل الحرب سربين من الطائرات المقاتلة ـ القاذفة من طراز «ستارفايتر» ، في الولايات المتحدة الامريكية ، ولم تتسلمهما بعد من حكومة واشنطن .

# اسرائيل

منذ عام ١٩٥٥ اشترى سلاح الطيران الاسرائيلي عتاده الجوي ، وطائرات التدريب ، والطائرات المقاتلة ، والطائرات القاذفة ، والهليوكبتر ، وكذلك اجهـزة الرادار والاجهزة الالكترونية ، من فرنسا فقط .

تعداد القوة البشرية في سلاح الطيران الاسرائيلي ، حسب التقدير الاجنبي ، من ٨،٠٠٠ الى ١٠،٠٠٠ رجل مـا بين نظامي واحتياطي .

القوات الجوية : ٧٢ طائرة مطاردة من طراز «ميراج ٣»
٢٤ طائرة مقاتلة من طراز «سوبر ميستير»
٤٠ طائرة مقاتلة من طراز «ميستير ٤م »
٤٠ طائرة مقاتلة من طراز « أوراجان »
٢٤ طائرة مقاتلة من طراز « فاتور »
١٢ طائرة نقل من طراز « نورد اطلس »
٥ هليوكبتر من طراز « سوبر برلون »
٤ هليوكبتر من طراز « اليوت »

(١) من رأينا ان يأخذ القاريء العربي هذه الارقام الاسرائيلية بحذر .

كذلك كان لدى اسرائيــل ٢٤ هليوكبتر مــن طــراز « سيكورسكي » من انتاج امريكي باعتهــا المانيا الغربيــة لاسرائيل .

٦٠ طائرة تدريب نفاثة من طراز «بوجيه ـ ماجستير»، تم انتاجها في اسرائيل بتصريح من فرنسا .

وقد كان لدى اسرائيــل كذلــك كميــة معينــة من الصواريخ أرض ـجو من طراز «هوك» الامريكية . كذلك تم طلب ٤٨ طائرة من طراز «سكاي هوك» الامريكية لم تكن قد وصلت الى اسرائيل قبل نشوب الحرب .
وطلبت اسرائيل من فرنسا ، قبل الحرب بفترة قصيرة ٥٠ طائرة اخرى من طراز «ميراج ٥ أ » ( طراز أبسط مــن «ميراج ٣» ) كان من المفروض ان تسلم لها فــي ديسمبر ١٩٦٧ × .

---

× خضعت هذه الطائرات لقرار الحظر الفرنسي الذي أصدره الرئيس الفرنسي الراحل شارل ديجول بالنسبة لشحنــات الاسلحــة الفرنسية الى الدول المتنازعة في الشرق الاوسط . (المترجم)

# ب ـ في استعداد دائم

كان سلاح الطيران الاسرائيلي بقيادة العميد (الالوف) مردخاي هود مستعدا لمواجهة العدو ، سواء كان سيأتي من مصر ، وسوريا ، من الاردن او من العراق ، أو من كل هذه الدول مجتمعة . الطيارون ، والطواقم الارضية ، والقيادة ، ومحطات الرادار ، وكل المعدات الجوية الالكترونية صقلت بما فيه الكفاية في أيام السلام ، وقويت في تجربة النيران في ساعات الازمة . لقد كانت القوة الجوية مستعدة للتحليق الفوري قبل الخامس من يونيو بفترة طويلة . ولم يكن المطلوب الا الامر من حكومة اسرائيل للخروج الى العملية الانتقامية الكبرى . وكان سلاح الطيران كله ، حتى آخر رجال الطواقم الجوية ، في حالة استعداد دائم منذ ١٥ مايو ١٩٦٧ . في ذلك اليوم ـ عيد الاستقلال الاسرائيلي ، والذي اقيم فيه عرض عسكري محدود في القدس × ـ ظل طيارو الالوف هود في قواعدهم . ومنذ

---

× بناء على بند في اتفاقية الهدنة الاسرائيلية ـ الاردنية من عام ١٩٤٩ ، محظور على اسرائيل أن تحضر الى القدس اسلحة ثقيلة وطائرات.

عدة ايام تحدت سوريا اسرائيل تحديا سافرا . ففي أعقاب الحوادث التي كلفت سوريا سبع طائرات من طائرات « ميج ٢١ » ، خططت دمشق خطة انتقامية ، وتحدثت بصوت عال عن « تحرير فلسطين التي يحتلها الصهاينة » .

وبعد ١٥ مايو اصبح ملموسا سير الاحداث . ففي ١٦ مايو اعلنت « حالة الاستعداد » في مصر « من اجل منع الهجوم الاسرائيلي الآخذ في التحقق ضد سوريا » . وبدأت القوات المصرية التي قامت بعرض في شوارع القاهرة تتقدم في شبه جزيرة سيناء . وفي ١٩ مايو تم جلاء «البيريهات الزرقاء» ( قوات الطواريء التابعة لهيئة الامم المتحدة) عن حدود مصر – اسرائيل ، واحتلت القوات المصرية مواقعها ، مع قوات فلسطينية من «جيش التحرير» التابع للشقيري . وفي ٢٠ مايو اعلنت اسرائيل عن تعبئة جزئية للاحتياطي ، ولكنها واصلت الاعتقاد والقول ، بأن الرئيس ناصر يحاول مرة اخرى ان يكسب «بوكر سياسي» . ولم تكن حكومة اسرائيل – التي ليست كجيش الدفاع الاسرائيلي – قد فكرت في الحرب بعد – ولكن في ٢٢ مايو أعلن الرئيس ناصر على الملأ ، انه سيمنع الملاحة الحرة في مضايق تيران عن السفن الاسرائيلية، ومنذ جلاء قوة الطواريء الدولية من شرم الشيخ سيطر الجنود المصريون على مضايق تيران . وواصلت اسرائيل الامل في منع الحرب . واسرع وزير الخارجية الاسرائيلي ، أبا ايبن ، بالطيران الى باريس ولندن وواشنطن حيث اجتمع هناك مع رؤساء الدول الغربية الثلاثة وأعرب لهم عن قلق حكومته . وجرت مباحثات في كل انحاء الغرب ، واعتقد رؤساء الدولة والوزراء ، انه من الممكن عدم قيام حرب وضياع ارواح لا تحصى في الشرق الاوسط . وفي هذه الاثناء تدفق حوالي ٨٠،٠٠٠ – ١٠٠،٠٠٠ جندي مصري على شبه جزيرة سيناء . وفي

مواجهتهم أخذ عدة عشرات الالاف من الجنود الاسرائيليين اماكنهم، كان اربعة من كل خمسة منهم من رجال الاحتياطي الذين تم تعبئتهم بسرعة وسرا . وقد قام هؤلاء باحتلال مواقع على طول حدود النقب وقطاع غزة .

وعبأت كل الدول العربية من اجل « القضاء نهائيا على اسرائيل » ، حسبما اعلنت القاهرة في ٢٦ مايو ـ حتى الجزائر البعيدة وعدت بالاشتراك في الحرب المقدسة التي لبست صورة حرب شاملة ضد اسرائيل . واحكمت الحلقة من حول اسرائيل في ٣٠ مايو ، حينما وقع الملك حسين اتفاقية دفاع مشتركة مع الرئيس ناصر في القاهرة ، بالرغم من العداوات القديمة السائدة بين هذين الحاكمين العربيين.

ولكن في ٣٠ مايو لم تكن اسرائيل قد قررت بعد ان تعلم العالم العربي ، وعلى الاخص ناصر ـ الذي عقد العزم على اضاعة حياة عشرات الالاف من ابناء شعبه ـ الدرس الجدير (١) . والقى «الالوف» العميد عيزر وايزمان القائد السابق لسلاح الطيران الاسرائيلي ، والذي يعمل منذ عام ١٩٦٦ رئيسا لشعبة العمليات في هيئة الاركان العامة ، كلمات قاسية امام رئيس الوزراء ، ليفي اشكول ، بينما (كان) وجهه متقلصا من فرط الانفعال العصبي المكبوت . ووعد قائد سلاح الطيران ، الالوف هود ، رئيس الوزراء ، بأن « أي قاذفة للعدو لن تصل الى سماء تل ابيب » . ووعد من كان في ذلك الحين نائبا لرئيس هيئة الاركان العامة ، الالوف «حييم برليف» الذي اسرع عائدا الى اسرائيل من باريس (حيث كان يكمل دراساته العليا هناك ) ، وعد من خلال الهدوء الذي يميزه : « سوف نقضي على كل الجيوش العربية معا خلال أقل من اسبوع » .

---

(١) ان هذا المقطع كغيره من المقاطع يصور مدى عنجهية اسرائيل ومدى الغرور الذي كانت وأصبحت عليه ، وان مثل هذا الغرور لا يقضى عليه الا بمعركة عربية شاملة تستأصل الصهيونية من جذورها. «الناشر»

وبالرغم من ذلك فان الحكومة واصلت التردد . وعرف بعض الوزراء ــ اعضاء لجنة الخارجية والامن ــ الخطوط العامة ، للخطة التنفيذية التي سوف يقوم سلاح الطيران الاسرائيلي بتنفيذها مع اعطاء الاشارة بالهجوم المضاد . ولكن فقط بعد أن تم ضم «رف ــ الوف» (اللواء) موشي ديان ، وبعد تعيينه وزيرا للدفاع ، بدلا من السيد اشكول ، تم اتخاذ القرار المبدئي اخيرا :

ما ان تبدو الاشارة الاولى للهجوم بواسطة العدو ، في البر او في البحر ، تنتقل اسرائيل الى الهجوم . وفي المرحلة الاولى تقوم بشن هجوم كبير بواسطة سلاح الطيران وفقا لخطة معدة سلفا بكل تفاصيلها . وساعة الصفر بالنسبة لقوات المشاة ، والطوابير المدرعة التي سوف تتحرك في اتجاه شبه جزيرة سيناء ، تحدد وفقا لساعة الصفر الخاصة بسلاح الطيران .

وقد كانت هيئة الاركان العامة الاسرائيلية ، التي كاد ينفذ صبرها من ترددات الحكومة ، تعرف طوال ايام انتظام القوات المصرية في شبه جزيرة سيناء كل دقيقة وصغيرة عما يتم في منطقة العدو . لقد قدمت هيئة مخابرات جيش الدفاع الاسرائيلي لقيادة سلاح الطيران الخطط التنفيذية السرية للغاية الخاصة بسلاح الطيران المصري . في ١٧ مايو وضع سرب طائرات «ميج ١٧» في مطار العريش ــ القاعدة المصرية المتقدمة في شبه جزيرة سيناء ، على مسافة أربع دقائق طيران من تل أبيب . وفي نفس اليوم عبر سرب من طائرات « ميج ٢١» سماء قناة السويس ، وهبط في بير جفجافة ، في وسط شبه جزيرة سيناء . وبعد ذلك لم تكف طائرات النقل المصرية من طراز « انتينوف » ( AN - 12 ) عن تفريغ كميات هائلة

من قطع الغيار ، والقنابل والذخيرة، في كل القواعد في سيناء، من بير جفجافة ، وجبل لبني حتى العريش .

وفي ١٧ مايو وزع قائد المنطقة الشرقية (سيناء) أمر القتال رقم ١ (انظر اللاحق) على كل وحدات التشكيل الجوي الثاني المصري . ويحدد امر القتال هذا ، والموقع بواسطة المقدم جلال ابراهيم زايد ، ان التشكيل الثاني المشكل من طائرات « ميج ١٧ » سيقوم بعمل « مظلة جوية » فوق الوحدات الجوية التي ستحلق من بير جفجافة والعريش لمهاجمة اهداف اسرائيلية . ويتناول امر القتال رقم ٢ ، بتاريخ ١٩ مايو الهجوم الذي سينفذ في ساعة «الصفر» بواسطة سرب «الميج ١٧» . الهدف : تدمير طائرات اسرائيلية في قاعدة عقير ، وقواعد الصواريخ ارض-جو من طراز «هوك» جنوب تل ابيب ، ومحطات الرادار الموجودة في حتساريم وبير منوحة . وكانت مهمة الطائرات من طراز «ميج ١٩» بقيادة قيادة المنطقة الشرقية ، هي تدمير طائرات العدو في قاعدة قسطينة .

وقد أعدت الطائرات التسعة القاذفة ، من طراز «اليوشن ٢٨» التي وضعت في قاعدة ابو صوير غرب قناة السويس ، من أجل القاء قنابلها على المطار المدني في بئر سبع .

ويقول امر القتال رقم ٢ أن (١) :

« كل الوحدات المشتركة في هذه المهام يجب ان تكون مستعدة للتحليق مرة ثانية بعد تنفيذ المهمة الاولى بـ ١٧٥ دقيقة . وسوف تحدد الاهداف في المهمة الثانية بناء على

---

(١) ثمة رأي يؤكد ان هذه البيانات من اختراع المخابرات الاسرائيلية ، وانها وضعت من أجل تبرير انزال الضربة الاولى بالقوات المصرية ( المترجم )

التقارير عن النتائج التي ستحقق في العملية التمهيدية . وستقوم كل الاسراب المقاتلة بعمل خمس طلعات خلال اليوم ؛ وستقوم القاذفات بعمل ثلاث طلعات طوال النهار وطلعة ليلية واحدة . » .

ومن اجل تفادي الرادار الاسرائيلي يحدد أمر القتال رقم ٢ أن على الطيارين المصريين أن يطيروا على ارتفاع أقل من مائتي متر فوق سطح الارض » .

وأوامر القتال التي وزعت على وحدات سلاح الطيران المصري كانت جزءا من خطة هجوم شاملة ، تم توضيح اسسها للطيارين المصريين في منشور سري وزع على قادة الاسراب في ١٨ مايو ـ أي قبل ان يعلن الرئيس ناصر لضباطه انه اغلق مضايق تيران بأربعة أيام . وقد ورد في المنشور :

« ان الهدف الرئيسي لهجومنا سوف يكون عزل النقب الجنوبي عن أجزاء اسرائيل الاخرى ، واحتلال ميناء ايلات ، ومحطة رادار ايلات ، ومستودعات البترول ، والارصفة والسفن الراسية في الميناء ، والقواعد العسكرية التي حوله ومحطة الرادار . وسوف تحمل القاذفات قنابل زنة ٥٠٠ كيلو جرام ، و٢٥٠ كيلو جرام ، وكذلك قنابل حارقة » .

واوضح المنشور للقادة الاسم الكودي (الشفري) للهجوم وهو «أسد» . وساعة الصفر المبدئية حددت يوم ٢٦ مايو ـ وهو الموعد الذي أجل بعد ذلك نتيجة للتدخل الديبلوماسي المشترك من جانب موسكو وواشنطن . وهذا التاريخ وارد بصراحة في أمر القتال رقم ٦ لقيادة المنطقة الشرقية الجوية والذي جاء فيه :

« ابتداء من فجر السادس والعشرين من مايو يتـــم تنفيذ حالة الاستعداد. وعلى كل الوحدات انتكون مستعدة، منذ تلك اللحظة ، لتنفيذ المهام المخصصة لها » . وفي ٢٣ مايو كتب قائد سلاح الطيران الاسرائيلي ، العميد هود ، في نشرة سلاح الطيران :

« ليس لدي أي شك في مقدرة وقدرة سلاح الطيران على انزال ضربة مميتة بالعدو المصري » .

وبعد مرور عدة ايام نشرت نفس هذه النشرة تصريحا على لسان قائد احدى قواعد سلاح الطيران :

« اننا نعرف الاستعدادات للهجوم المصري. وقد أعددنا لسلاح طيرانهم استقبالا حارا . ان ادواتنا في حالة استعداد دائم ونحن مستعدون للقتال ، سواء من حيث الكيف أو الكم . ولن نسمح ولو لطائرة واحدة من طائرات العدو ان تدخل دون عقاب الى مجالنا الجوي » .

وقبل الادلاء بهـــذا التصريح بيومين طوردت طائرتين «ميج ٢١» في سمـــاء اسرائيل ، بعد هبوط الليل فورا . وكانت الطائرتان قد جاءتـــا للقيـــام بعملية تصوير جـــوي للمنشآت الاستراتيجية . واعترف رجـــال الزعـــامة في اسرائيل ، بعد ذلك ، ان طائرات «الميج» تم اكتشافها فقط بعد وصولها الى سماء بئر سبع والقت أضواء كاشفة مـــن أجل تصوير اهدافها . وقد عرقلت مهمتهم بواسطة طائرتي «ميراج». وسلاح الطيران الاسرائيلي، المستعد للعمل والذي ينتظر بنفاذ صبر اشارة الرد على الحرب المعلنة ، لم يبدد وقته هباءا . لقد تم دمج رجـــال الاحتيـــاطي الذين تـــم

استدعاءهم للخدمة العاملة ـ ومن بينهم من اعيدوا من خارج البلاد ـ في الوحدات القتالية وفي الطواقم الارضية . وفي كل القواعد في اسرائيل تم فحص المحركات وترميمها ، وتم اختبار المعدات ، وتم القيام بتدريبات وسلحت طائرات «البوجيه ماجستير» التي حولت من طائرات تدريب الى طائرات مساعدة تكتيكية . وقد جعلت قيادة هذه الطائرات لرجال الاحتياطي المحنكين .

ودون تواني ، بالنهار والليل ، كانت تتم رحلات استطلاع على ارتفاعات ساحقة . وحينئذ ، في الثاني من يونيو ، بدأ سلاح الطيران الاسرائيلي في تضليل العدو حتى يخطيء في تقدير الاتجاهات ، حينما تنشب عملياتعدائية . وقام زوجان من طائرات الميراج بمواصلة القيام بأعمال الدورية بطريقة دائمة على طول الحدود مع قطاع غزة ، كما كانت تفعل هذا منذ بداية التوتر ، بينما قام زوج آخر من طائرات «الميراج» بالطيران في سماء شرم الشيخ . وقد اطلقت عليها النيران المضادة للطائرات من البطارية المصرية التي وضعت في الطرف الجنوبي لشبه جزيرة سيناء ، ولكن لدى عودتهم احضروا معهم صورا جوية أثبتت انفرقة مصرية قد وصلت لتعزيز هذا المكان . وعادت طائرات «الميراج» الى سماء شرم الشيخ وتيران كذلك في ٣ ، ٤ يونيو ، واقتنع القادة في الاركان المصرية ان سلاح الطيران يستعد لمهاجمة شبه جزيرة سيناء من مؤخرتها ، من اتجاه البحر الاحمر . ×

ألم يعتقد العالم كله ، في ذلك الوقت ، انه ان آجلا او

---

× ورد هذا في كتاب ونستون تشرشل «حرب الايام الستة» .

عاجلا سترغم اسرائيل على وضع نفسها في الميزان من أجل خليج ايلات ؟ هكذا قالت في ذلك الاسبوع يوميات فرنسية ، في الصفحة الاولى لها .

وقد تم القيام بعملية تضليل اخرى اعدت من اجل خداع العدو بواسطة «رف-الوف» (اللواء) موشي ديان الذي أعلن في مؤتمر صحفي في ٣ يونيو : « ما زال الوقت متأخرا بالنسبة لرد فعل عسكري عفوي ، ومـا زال الوقت مبكرا لاستنتاج الاستنتاجات من الجهد الديبلوماسي الذي تقوم به الحكومة . » وفي هذا المساء امتنع ديان عن الاجابة عن سؤال مراسل مجلة «نيو أوف ذي ورلد» وينستون تشرشل ، حفيد السياسي البريطاني العظيم ، الذي قال له : « في رأيي ان الوقت ليس متأخرا الى حد ما ... ان الحرب سوف تحسم بواسطة سلاح الطيران ، وبالنسبة للقتـال الجوي ليس الوقت متأخرا الى حد ما » .

وقال وزير الدفاع :

« نادرا ما تكون الامور اسود وابيض . وفي غالب الاحيان يكون لونها رمادي . وليس من المعقول ان يحقق أحد الجوانب تفوقا جويا مطلقا » .

هل حقا لم يكن ديان مقتنعا ، عـن ثقة ، ان سلاح الطيران الاسرائيلي يمكنه ان يحقق تفوقا جويـا مطلقا كهذا ؟ ام انه اراد ان يشجع بأقواله هذه الصحفي البريطاني على السفر بالطائرة الاولى من اسرائيل الى لندن ؟ بالفعل ، ان السيد ونستون تشرشل طار الى انجلترا في اليوم التالي ، في الرابع من يونيو !

وكانت اقوال رئيس هيئة الاركان العامة « رف ـ الوف » ( اللواء ) اسحق رابين ، الذي زار احدى قواعد سلاح الطيران في ٣ يونيو ، والذي نشر تصريحه ـ كما لو كان بطريق الصدفة ـ في العدد رقم ٨ من المجلة الناطقة بلسان سلاح الطيران الاسرائيلي يوم ٥ يونيو أقرب الى الحقيقة . قال اللواء رابين ، من خلال ثقة كاملة في سلاح طيرانه :

« ان نتيجة الحرب ، التي قد تنشب في أي لحظة ، مرتبطة بسلاح الطيران . وانا أعرف ان لدينا سلاح طيران من الطراز الاول . ومع سلاح طيران كهذا يمكن عمل كل شيء » .

وفي يوم السبت ، ٣ يونيو ، حصل الاف الجنود الاسرائيليين على أجازة لمدة يوم واحد ، قضوها في المدن الكبرى ، والقرى والكيبوتسيم . ورقص طيارون كثيرون عشية السبت ومساء السبت في ملاهي تل ابيب . وفي يوم الاحد ٤ يونيو ، مساءا ، بكر جيش الدفاع الاسرائيلي في النوم . ولكن في المواقع الامامية المجاورة لغزة ، ولحدود سيناء ، وفي محطات الرادار ، ساد توتر غير عادي . لقد تحركت فرقة مصرية في اتجاه الحدود ، في الليلة الواقعة بين ٤ و٥ يونيو . وظهر سرب جديد من طائرات «الميج» مع الفجر على شاشات الرادار ، وهبط في العريش .

وعقدت المشاورات الاخيرة في اسرائيل ، على المستوى العالي ، بين رئيس الوزراء ، ووزير الدفاع وقيادة هيئة الاركان العامة . وقال العميد هود لرجال هيئة الاركان العامة : « الخطة جاهزة للتنفيذ » . وأعطى رابين اخيرا اشارة العمل .

كانت الساعة ٧،٤٥ ، يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ . وكـان العميد هود موجودا منذ الساعة ٤،٣٠ ، في قيادته تحت الارض ، حيث انضم اليه هناك ، بعد مرور عدة ساعات ، ضباط آخرون من هيئة الاركان العامة ، ومندوب رئيس الحكومة ووزير الدفاع وآخرين .

وفي الساعة ٧،٤٥ ، بعد أن تلقوا من كل القواعد ، بواسطة اللاسلكي ، التقريرات الاخيرة التي دلت على ان كل شيء مستعد ، اعطى هود الاشارة . وبدأت الحرب !

## ج ـ صباح الخامس من يونيو

ساد صمت مطبق في الحجرة البيضاء الواسعة، المضاءة بشدة بواسطة انوار النيون . هذه الحجرة ـ في مكان ما باسرائيل ـ هي القيادة التنفيذية لسلاح الطيران الاسرائيلي . وحول مائدة طويلة من الخشب، تحتل تقريبا كل مساحة الحجرة ، في الممر الضيق بين المائدة والحوائط ، شوهد العميد مردخاي هود ، قائد سلاح الطيران ، واللواء اسحق رابين رئيس هيئة اركان الحرب العامة ؛ والعميد عيزر وايزمان ، رئيس شعبة العمليات في هيئة الاركان العامة ؛ ومندوب رئيس الوزراء ، البروفسور يجآل يادين ، واللواء موشي ديان ، وزير الدفاع ، وضباط كبار آخرين من هيئة الاركان العامة ومن قيادة سلاح الطيران . وجلس حوالي ستة من الشبان في الملابس الرمادية ـ الزرقاء لسلاح الطيران الاسرائيلي ، وعلى صدرهم جهاز اتصال ، وعلى آذانهم السماعات ، جلسوا صامتين حول المائدة ، مثل مديرات اللعب في قاعات الكازينو . ووضعوا على المائدة المغطاة بخريطة ضخمة ، وهم مزودين بمؤشرات طويلة ، نماذج مصغرة من الطائرات النفاثة . وأخذوا في تحريك النماذج على سطح الخريطة في خط ملتوي على سطح البحر الابيض

المتوسط ، بين الشاطيء الاسرائيلي ، ودلتا نهر النيل .

كانت الساعة ٧،٤٠. ، في الخامس من يونيو . وكانت الطائرات المقاتلة الاسرائيلية قد طارت في تلك الساعة على ارتفاع الامواج فوق سطح البحر . وخرج التشكيل الاول من طائرات «الفاتور» المحملة بالقنابل الى الطريق في الساعة ٧،٢٥ ، وظلت أقل من اثنتي عشر طائرة مقاتلة بمثابة احتياطي في قواعدها، للدفاع عن سماء اسرائيل . وطارت أكثر من مائة وخمسين طائرة ــ قلعة جوية كاملة مشكلة من طائرات « ميراج ٣ » ، و « فاتور » ، و « سوبر ميستير » ، و «مستير» ، و «أوراجان» ، وكلها من انتاج فرنسي ، محملة بالقنابل ، والصواريخ ، وكلها في حالة صمت لاسلكي، بسرعة البرق الى اهدافها : احدى عشر قاعدة جوية للعدو ، موزعة في كل انحاء مصر وشبه جزيرة سيناء .

وكان مندوب رئيس الوزراء ، الذي يبدو قلقه على وجهه ، هو اول من تجاوز الصمت السائد . وفي محاولة منه لتخفيف التوتر ، وربما لتشجيع نفسه سأل مجموعة الحاضرين :

« ما هو الموقف ؟ »

وردد «موطي» (اسم الشهرة لمردخاي هود) بابتسامة لم تمح شحوب ملامحه : « فيفتي ــ فيفتي » ( نص نص )

ومرة اخرى حل الصمت . ومن حين لآخر كان العميد هود يتبادل عدة كلمات مع ضباطه. واحضر ضابط الاتصال الرسالات الاخيرة من جبهة غزة ، ونظر فيها رئيس هيئة

الاركان العامة ، وحولها الى اللواء ديان واشعل سيجارة جديدة . وكانت هناك لمبات حمراء صغيرة تبين القواعد المصرية الاحدى عشرة على الخريطة الضخمة . واقتربت الاسراب الاولى بسرعة من مصب الدلتا . وفي هذه اللحظة نفسها ، التي عبرت فيها الطائرات الاولى خط الشاطيء المصري ، وصلت رسالة للعميد هود من قيادة سلاح البحرية الاسرائيلي .

وقد ورد في البيان : « ان اجهزة الرادار الخاصة بالاسطول والمنتشرة على طول شواطيء اسرائيل لم تكتشف حتى الان أي حركة خاصة ، لا من جانب السفن الحربية السوفييتية، ولا من جانب سفن الاسطول السادس الامريكي، التي تراقب كل منهما الآخر في النواحي الشرقية من البحر الابيض المتوسط ، بين قبرص وبين اسرائيل ومصر » . وقد اتضح ان طيران الطائرات الاسرائيلية في سماء البحر الابيض المتوسط لم يلتقط بواسطة اجهزة الرادار الخاصة بالدول العظمى «المحايدة» ـ التي ليس لديها اتصال مباشر بالنزاع الاسرائيلي العربي .

وانفلتت من أفواه المحيطين بالمائدة الكبيرة اصوات تنفس الصعداء . ان الاسطول الجوي كله الان في سماء مصر ويحلق في اتجاهات كثيرة نحو قواعد العدو ، المشار اليها بالاضواء الحمراء .

كانت الساعة ، ساعة «الصفر» : ٧،٤٥ ، وبدأ الهجوم على قواعد العدو . وفي نفس اللحظة بدأ فيضان من الرسائل، يتدفق على القاعة التحت أرضية ، من خلال مكبر للصوت مثبت في الحائط . وأعلنت القواعد الاسرائيلية كل في تلو

الآخر عن البيانات الدقيقة للعملية الضخمة، التي بدأ تنفيذها في مصر وفي شبه جزيرة سيناء ، بناءا على المعلومات التي تدفقت بصورة مباشرة من قادة الاسراب المختلفة . وكان العميد هود ، من جانبه ، يمكنه ان يتصل اتصالات لاسلكيا مع الطائرات التي ساهمت في الهجوم ، وان يتلقى بصورة مباشرة نتائج القصف الشديد الذي أنزل بكل قواعد الطيران المصرية .

وبوجه مضيء توجه قائد سلاح الطيران الى مندوب رئيس الحكومة والى رئيس هيئة الاركان العامة :

« عندي انطباع ، بأن النتائج تزيد عن المتوقع . لقد أصيبت معظم القواعد الجوية اصابات بالغة جدا . وهم لا يستطيعون دفع طائرات . وأصبحت جميعها غير صالحة للاستعمال . ان سلاح الطيران المصري مشلول ، بالفعل . وخلال ربع ساعة سيتم القضاء على سلاح الطيران المصري . سوف يدمر على سطح الارض » .

وفقط من الساعة ٨٠٠٠ ، أصدر قائد سلاح الطيران الامر اليومي التالي :

الامر اليومي لقائد سلاح الطيران الاسرائيلي ، ٥ يونيو ١٩٦٧ ، في الساعة ٨٠٠٠ .

من : قائد سلاح الطيران ٥٠٨٠٠٠

الى : كل وحدات السلاح

مقاتلي سلاح الطيران (٠)

ان العدو المصري المتعجرف والمتحدي لنا قد رفع يده علينا لابادتنا (.) وأعطى الامر لسلاح الطيران القبضة المركزة لجيش الدفاع الاسرائيلي (.) لقد حلقنا للقتال (.) ولقد بدأت الحلقة الثالثة في حربنا للاستقلال والثـــورة في وطننـــا التاريخي (.) ان الخيط الممتد ١٩٤٨ ـ ١٩٥٦ ـ ١٩٦٧ لن ينقطع (.) مـــرة اخرى تجمـــع علينـــا الاعداء مـــن كل ناحية (.) (١)

ان روح ابطال اسرائيل في كل الاجيال سوف ترافقنا في القتال (.) ان البطولة الفائقة لمحاربي يهوشع بن نون ، وابطال داوود الملك ، والمكابيني ، ومحاربي حرب الاستقلال وسيناء ستكون لنـــا بمثابة مصدر نستوحي منـــه القوة والمقدرات الروحية لنضرب العدو المصري الذي يهدد أمننا ، واستقلالنا ، ومستقبلنا ).( وبسحقه القاصم ، سوف نضمن السلام والامن لنـــا ، ولابنائنا ، وللاجيال التالية (.)

طيروا ، وحلقوا فوق العدو ، واضربوا حتى الفنـــاء ، ودمروا اسنانه القاطعة ، وشتتوه في الصحراء في كـــل اتجاه حتى يقيم شعب اسرائيل آمنا في بلده جيلا تلو الآخر (.)

وفي الساعة ٨،٥٢ في ٥ يونيو ـ أي بعد سبع وثمانين دقيقة من خروج السرب الاول من الطائرات المقاتلة القاذفة ، وحوالي عشر دقائق قبل عودة الموجة الاولى الى قاعدتها ، قدم ضابط كبير التقرير الاول لقائد سلاح الطيران :

---

(١) ان الروح العدوانية الكامنة في كل حرف ينطق به العـــدو الاسرائيلي تفرض على الامة العربية معرفة طريقها واضحا للقضاء على هذا الصلف وهذه النفسية ، وتفرض على الامة العربية تحقيق وحدتها وخوض معركتها النهائية حتى يتحقق النصر الكامل لها ، ولن يتأتى ذلك الا بتنظيم كل الطاقات العربية على مستوى علمي ، وبكل طاقات الاخلاص لـــدى الجماهير العربية .

« سلاح الطيران المصري مشلول . قواعده الاساسية اصبحت غير صالحة للعمل . تم تدمير ١١٧ طائرة للعدو على سطح الارض » .

وبعد مرور خمس عشرة ساعة ، في الساعة الواحـدة بعد منتصف الليل ، في السادس من يونيو استطاع العميد هود أن يعرض امام مراسلي الصحافة الاسرائيلية والاجنبية، الذين جلسوا مترقبين ، وضائقين منذ اكثر من ساعتين في بيت سوكولوف ، وهو مقـر الصحفيين في تل أبيب ، التقرير النهائي لليوم السابق :

« تم تدمير ٤٠٠ طائرة للعدو على سطح الارض وفي المعارك الجوية » وفي نفس اللحظة استطـاع العميد عيزر وايزمان ان يقول للمراسلين الاجانب احدى اقواله المشهورة : «هذه المرة ايضا ، لم يخيب العدو آمالنا » . بينمـا قـال للصحفيين الاسرائيليين ، بالنسبة للدور الذي قام به قائد سلاح الطيران : « لقد ادار موطي الموضوع مثل توسكنيني ــ دف هنا ، وصناج هناك ... »

× ×

بيان قائد سلاح الطيران الاسرائيلي ، ٦ يونيو ١٩٦٧ ، في الساعة ١٠٠٠ ، لقد تصادمنا اليوم مع اسلحة طيران مصر والاردن وسوريا والعراق . وقد تم تدمير حوالي ٤٠٠ طائرة للعدو ، في المعركة .

وفيما يلي تفصيل طائرات العدو التي دمرت :

في مصر حوالي ٣٠٠ طائرة :

٣٠ قاذفة قنابل ثقيلة من طراز «توبولوف ١٦»

٢٧ قاذفة قنابل متوسطة من طراز «اليوشن ٢٨»

١٢ طائرة مقاتلة ــ قاذفة من طراز « سوخوي ٧ » ( حصلت عليها مصر اخيرا )

٩٠ طائرة «ميج ٢١» .

٢٠ طائرة «ميج ١٩» .
٧٥ طائرة «ميج ١٧» .
وكذلك ٣٢ طائرة نقل وهليوكبتر .
وقد تم تدمير حوالي ٢٠ طائرة من هذه في معارك جوية .

في سوريا مجموع ما دمر ٥٢ طائرة وهي :
٣٠ طائرة «ميج ٢١»
٢٠ طائرة «ميج ١٧»
٢ قاذفات قنابل «اليوشن ٢٨»

وفي الاردن تم تدمير ٢٠ طائرة «هانتر» و٧ طائرات نقل وهليوكبتر . وبعد ان هاجم تشكيل من الطائرات العراقية مستوطنات اسرائيلية هاجمنا قاعدتهم « هـ-٣» في العراق، ودمرنا ٦ طائرات «ميج ٢١» و٣ طائرات «هانتر» .

وخسرنا في هذه المعركة ١٩ طيارا ، من بينهم ٨ قتلى، و١١ مفقودا ، وجد ان بعضهم في اسر العدو . وتم ابلاغ عائلاتهم بذلك. وتفصيل خسائرنا في الطائرات : ٤ «اوراجان»، و٤ «ميستير» ، و٤ «سوبر - ميستير» ، و٢ «ميراج» وطائرة واحدة «فاتور» و٤ طائرات «بوجيه - ماجستير» .

يا جنود سلاح الطيران

ان مهمتنا لم تنته بعد . ان سلاح الطيران ظل منتعشا وقويا ، ومستعدا لمواصلة النشاط الذي يضمن النصر لجيش الدفاع الاسرائيلي .

**الوف مردخاي هود**
قائد سلاح الطيران .

---

(١) ان الارقام السابقة تنكر على العرب أي جهد بذل خلال معارك حزيران حتى وان كان قليلا ، ولكن العدو لم يستطع ان ينكر خسارته في المعركة المتكافئة التي خاضها مع سلاح الطيران العراقي ولذلك ذكر بعض خسائره ، ويبدو لنا أن خسائره تفوق ما ذكر ولكنه حتى يظهر بطولة نادرة قلل من أرقام الخسائر .

## جـ ـ ٥ يونيو ١٩٦٧

في الساعة ٧،٤٥ ، بالضبط حلقت الموجة الاولى من طائرات « فاتور » و «اوراجان» من عدة قواعد في اسرائيل . وفي اعقابها حلقت ، مع فترات توقف متوالية ، طائرات «ميستير» و «سوبر ميستير» واخيرا «الميراج» . وقد اختفى الاسطول الجوي لاسرائيل ، الذي بلغ تعداده ١٤٠ـ١٥٠ طائرة ـ من الطائرات المقاتلة ، والطائرات المقاتلة القاذفة ( ١٢ طائرة مقاتلة فقط ظلت بمثابة احتياطي في القواعد في اسرائيل ، طارت اربع منها في سماء غزة حينما بدأت العملية الكبرى ) ـ خلال ثوان معدودة غرب شاطيء اسرائيل ، في سماء البحر الابيض المتوسط ، بسرعة متوسطة أقل من ماخ واحد وعلى ارتفاع متوسط قدره ثلاثون قدما ( حوالي عشرون مترا ) ، فوق الامواج بالفعل . وعلى ارتفاع كهذا ، ما كان من الممكن لاي رادار يتبع أي حركة فوق البحر ان يكتشف القوة الاسرائيلية التي أعدت لتدمير القوات المصرية على الارض . ولم تميز سفينة التجسس الامريكية «ليبرتي» التابعة لبرنامج «اليانت» (التجسس الالكتروني)

التابع «لوكالة المخابرات القومية» الامريكية × ، والتي كانت تبحر في مكان ما بين قبرص وبين مصر واسرائيل ، الطائرات الاسرائيلية رغم الآذان الضخمة المنبثة من حولها ، وبالرغم من الهوائيات البارزة التي كانت تتابع ما يحدث في الشرق الاوسط منذ اكثر من اسبوع ،×× ، كذلك فان التشكيل البحري السوفييتي الذي خف لنجدة مصر ، لم يتنبه هو الاخر . ولم يستطع الرادار المصري أن يكتشف هذه الطائرات الاسرائيلية التي طارت على ارتفاع ثلاثين قدما وامتزجت بالفعل على شاشات الرادار المصرية مع امواج البحر العالية . وكانت محطة الرادار الاردنية في عجلون ، على مسافة ثلاثين كيلومتر من العاصمة عمان ، هي التي ميزت الموجة الاولى من الطائرات الاسرائيلية . ولكن سلسلة الجبال التي بين اسرائيل والاردن أخفت جزءا من القواعد الاسرائيلية ، وتم اكتشاف الاسطول الاسرائيلي الجوي فقط بعد ان اصبح فوق البحر الابيض المتوسط. وقد اعتقد الضباط الاردنيين، ان هذه طائرات من الاسطول السادس الامريكي ولم يفعلوا شيئا . وعلى أي حال فقد كان الوقت متأخرا من اجل انقاذ القواعد المصرية من المصير الذي ينتظرها .

وطارت الطائرات الاسرائيلية في تشكيلات رباعية ، كل تشكيل منها مقسم الى «زوجين» وكما قيل ، فان هذا هو التشكيل القتالي « الكلاسيكي » لسلاح الطيران الاسرائيلي.

........................................

× هيئة أكثر سرية من « وكالة المخابرات المركزية » مسئولة عن التنصت الالكتروني وحل الشفرات الاجنبية ، مهما كانت .

×× «ليبرتي» أصابتها أضرار من سلاح الطيران الاسرائيلي في الغد واضطرت الى الابتعاد عن منطقة القتال .

الزوج الاول يدخل الى القتال بينما يقوم الزوج الثاني بتأمينه، وحينما ينتهي الزوج الاول من هجومه ، يتم التبادل في المهام .

كان عدد الاهداف التي حددت لل ١٤٠ — ١٥٠ طائرة التي طارت في اتجاه قواعد العدو باحدى عشر هدفا : أربع قواعد مصرية في شبه جزيرة سيناء وسبع قواعد في مصر نفسها . ووفق خطة العملية كان يجب أن تتم مهاجمة كل هذه القواعد في نفس اللحظة بالفعل — في الساعة ٧،٤٥ : العريش ، وبير جفجافة — وبير كمادة ، وجبل لبني في شبه جزيرة سيناء ؛ وأبو صوير ، وكبريت ، وانشاص ، وغرب القاهرة ، والمنصورة ، وبني سويف ، وفايد في مصر . وقد ميزت عشر من القواعد المصرية العدو المنقض في الساعة ٧،٤٥ ؛ وتم ضرب مطار فايد الذي كان يغطيه ضباب خفيف من فوق منطقة البحيرات المرة ، بعد ذلك بدقائق ، حينما تبدد الضباب .

ولم يطر الاسطول الجوي الاسرائيلي كله في طريق واحد من أجل الدخول الى المجال الجوي للعدو . ان الجانب الاكبر من القوة طار حتى مصب نهر النيل ، واتجه من هناك جنوبا ، وبعد ذلك جنوب شرق من أجل مهاجمة القواعد المصرية من المؤخرة . وطارت بعض التشكيلات حتى القواعد التي كانت موجودة على طول قناة السويس . وانتشر جزء من التشكيلات فوق « الرفاق » فوق شاطيء سيناء . وقد توجه هؤلاء الى الجنوب وهاجموا بير حفجافة وبير كمادة . وأخيرا، طار عدد صغير من التشكيلات مباشرة الى العريش، في مقدمة سيناء .

غادرت الموجة الاولى اسرائيل في الساعة ٧،٢٥ وقصفت القواعد المصرية العشر في الساعة ٧،٤٥. ومع انها سلكت ثلاث طرق رئيسية ، الا انها وصلت الى القواعد المصرية عن طريق عشر ممرات فرعية مختلفة . ولدى انطلاقهم الى المهمة ، حصل كل الطيارين الاسرائيليين دون استثناء — سواء اولئك الذين كانوا يقودون « فاتور » أو طائرات مقاتلة — قاذفة « أوراجان » و «ميستير » و « سوبر — ميستير » أو ميراج — ، حصلوا على خريطة طيران مفصلة ودقيقة حددت فيها بدقة أجهزة الرادار وبطاريات المدافع المضادة للطائرات المصرية . وكانوا قد دربوا بدقة على مراكز الطائرات التي عليهم أن يدمروها في كل قاعدة . وكانت القواعد المصرية الاحدى عشرة التي شكلت الهدف المحدد للموجة الاولى ، هي بمثابة نصف عدد القواعد المصرية . وقد اختارها العميد هود والعميد عيزر وايزمان وفقا لطرازات الطائرات الموجود فيها ، وهي طائرات « تي-يو ١٦ » و « ميج ٢١ » . وقد عرفت القيادة الاسرائيلية انه لن يكون هناك أي مجال للقلق ابتداءا من اللحظة التي يسلب فيها العدو من القاذفات الثقيلة ومن الطائرات المقاتلة السريعة .

وفي الفصول القادمة سوف نقدم شهادات عدد من الطيارين الاسرائيليين الذين اشتركوا في الموجة الاولى في ٥ يونيو ورأوا « فلاحين من الدلتا يلوحون بأيديهم لانهم اعتقدوا اننا مصريون — حيث كنا نطير على ارتفاع منخفض فوق رؤوسهم » . ولكن دون أن ندخل في التفاصيل التكتيكية ، من الممكن القول بأن كل تشكيل قتالي قد أعد لكي يمر مرتين فوق الهدف — مرة من أجل ان يلقي على ممرات التحليق والهبوط القنابل التي أعدت لتدمير الممرات أو اصابتها بأضرار خطيرة ، ومرة اخرى من أجل القضاء

علـــى الطائرات المستعدة للتحليق والمنشآت المساعدة في القاعدة. وكان من المحظور على الطيارين الاسرائيليين أن يبقوا فوق قواعد العدو أكثر من سبع دقائق .

وقد كتب الكثير ، في العالم وفي اسرائيل ، عن القنبلة « الخفية » التي استخدمها الاسرائيليون مـن أجـل جعل الممرات المصرية غير صالحة للاستعمال . وحسب المنشورات الاجنبية فان هذه القنبلة هي قنبلة ـ صاروخية طـورت وانتجت كلها في اسرائيل ، ولم يستخدمها على الاطلاق أي جيش آخر في العالم . وقد حفظ سرها بتعصب كبير من جانب اسرائيل . والتفاصيل القليلة التي نعرفها عنها توضح أنها قنبلة غريبة الشأن ، واعجوبة فنية نادرة . لقد تم فـي البداية انتاج نموذج تجريبي بواسطة مهندس يهودي من أصل روسي ، حاصل على جائزة خاصة عن اختراعاته الكثيرة . والقنبلة هي من الحجم المتوسط ، وهدفها تخريب ممرات الطيران . وتحتوي القنبلة على صاروخ ـ فرامل ( ايقاف ) يتم تشغيله بعد أن تقوم الطائرة بالقاء القنبلة على ارتفاع منخفض جدا ، ( على وجه العموم يتم القاء القنبلة مـن على ارتفاع ٦٠ ـ ١٠٠ متر ) . والقنبلة تنغرز عميقا في الممر ، بعد أن تخترق بحركتها الدائرية الطبقة السميكة من الخرسانة والاسفلت المكونة للمر . وتصل القنبلة الى عمق يبلغ ما بين متر ونصف متر حتى ثلاثة أمتار . وفي هذه الحالة تنفجر أو « تنتظر » : يوجد فيها جهاز توقيت يقوم بتشغيل القنبلة بعد مرور عدة ساعات . والآن يفهم لماذا سمعت في القاهرة انفجارات قوية مصدرها قاعدة غرب القاهرة في ليلة ٥ ، ٦ يونيو ، هذا بينما لم تكن في الجو أي طائرات اسرائيلية . لقد كانت هذه هي انفجارات القنابل الاسرائيلية التي وصلت الى أعماق الممرات في القاعدة قبل ذلك باثنتي عشرة ساعة ، والتي

حال انفجارها دون ان يقوم الفنيون المصريون باستغلال ظلام الليل مـن اجل اصـلاح المرات التـي اصابها القصف بأضرار ...

هذا هو الاعتقاد السائد في العالم ، والذي نشر لاول مرة بواسطة الصحافة البريطانية ، ونقل بعد ذلك عنها الـى الصحف الاخرى ، بما في ذلك الاسرائيلية .

وفي فرنسا شاع اعتقاد آخـر بشـأن القنبلة الخفية الاسرائيلية .

لقد نشرت المجلة البريطانية « فليت » والمجلة الفرنسية « أفياسيون » في شهر ديسمبر ١٩٦٧ تحقيقا مبنيـا على بيانات مصدرها الشركة الفرنسية لانتاج صواريخ «ماترا» . تقول المجلة : « ان شركة ماترا هي التـي طورت القنبلـة الخاصة التي يبلغ وزنها ٢٠٠ كيلوجرام ، وتم تحسين هذه القنبلة بعد ذلك بواسطة اسرائيل » .

ولم تعترف اسرائيل على الاطلاق بأنها استخدمت قنابل « ماترا » ، ولم تعلن الشركة بصورة رسمية أنهـا زودت اسرائيل بمثل هذه القنابل على الاطلاق .

ولكن في يناير ١٩٦٦ نشرت الشركة لاول مرة بصراحة انها تعمل في استكمال تطوير جهاز كهذا يجعل القنبلة أكثر كفاءة . وفي ديسمبر ١٩٦٧ خرجت شركة «ماترا» بعدة تحقيقات اخرى ، مصحوبة هذه المرة بصور ورسوم للقنبلة التي طورتها . وللمرة الاولى اتيح للجمهور العريض فكرة أوضح عن هذه القنبلة الفرنسية الخفية .

وتقول شركة « ماترا » ان انتصارها الكبير هو انتاج الجهاز الذي يوقف القنبلة حينما يتم قذفها من الطائرة ـ وهو جهاز أصيل جدا ـ ولذلك سميت القنبلة المزودة بمثل هذا الجهاز : « قنبلة ـ ايقاف » .

وكانت المشكلة هي التغلب على العقبات والاخطار الخاصة بالقنبلة على ارتفاع قليل ، لمسافة ٣٠ مترا . وكانت نقطة المخرج ان القنبلة على ارتفاع منخفض جدا تضمن أكبر دقة لاصابة الهدف وتقلل من مخاطرة الطائرات التي تقوم بالقصف وتجنبها التعرض لنيران الدفاع الجوي . ولكنها في حاجة لاستخدام ذخيرة وقنابل خاصة لمنع خطر انفجار القنبلة حينما يتم القاؤها من القاذفة والتي من المحتمل ان تكون ما زالت قريبة من نقطة الانفجار وهو الامر الذي يعرضها للاصابة .

وخلال سنوات كثيرة استخدمت قنابل ذات أجهزة توقيت ، كانت تعطل الانفجار الى ما بعد ابتعاد القاذفة التي تطير على ارتفاع منخفض . ولكن هذا الاسلوب ، بالرغم من أنه زاد من الامان بالنسبة للطائرة والطيار ، الا انه قلل من كفاءة ودقة القنبلة الى حد كبير . ومثل هذه القنابل حينما كان يتم القاؤها بسرعة كبيرة وتصيب أرضا صلبة ، أو ممرات خرسانية ، كانت تتدحرج بعيدا عن الهدف قبل انفجارها .

## مظلة وصواريخ

بسبب القصور السابق فقد بحثوا عن طريقة لايقاف القنبلة بصورة تؤثر تأثيرا جيدا على اتجاهها نحو الهدف ،

وتؤدي الى انفجارها الفوري بشكل يحقق الحد الاقصى من التخريب والضرر .

وبحثوا عن أسلوب بسيط بقدر الامكان ، بحيث لا يكون باهظ التكاليف ، وفي نفس الوقت يقوم بالوفاء بكل المطالب المشار اليها . واستثمر الامريكيون اموالا طائلة في تطوير جهاز كهذا يسمى « سنايكي » ، ولكن ما زال هذا الجهاز حتى اليوم يعتبر « شبه فاشل » . وسبب ذلك يعود الى أنهم لم يحلوا تماما مشكلة كيفية تثبيت القنبلة في ممرها نحو الهدف حينما يتم القاؤها من الطائرة .

وبدأت شركة « ماترا » في تطوير قنبلة الايقاف الخاصة بها منذ ست سنوات ، بناء على طلب سلاح الطيران ووزير الحربية الفرنسي . كما طالبت سلطات فرنسا « بالحد الاقصى من الامان » . ولم تكن الميزانية كبيرة ، فقرر خبراء « ماترا » منذ البداية استخدام المظلات من أجل وقف القنبلة ، وذلك بسبب بساطتها واحتمالات الامان الكبيرة التي ينطوي عليها هذا الاسلوب .

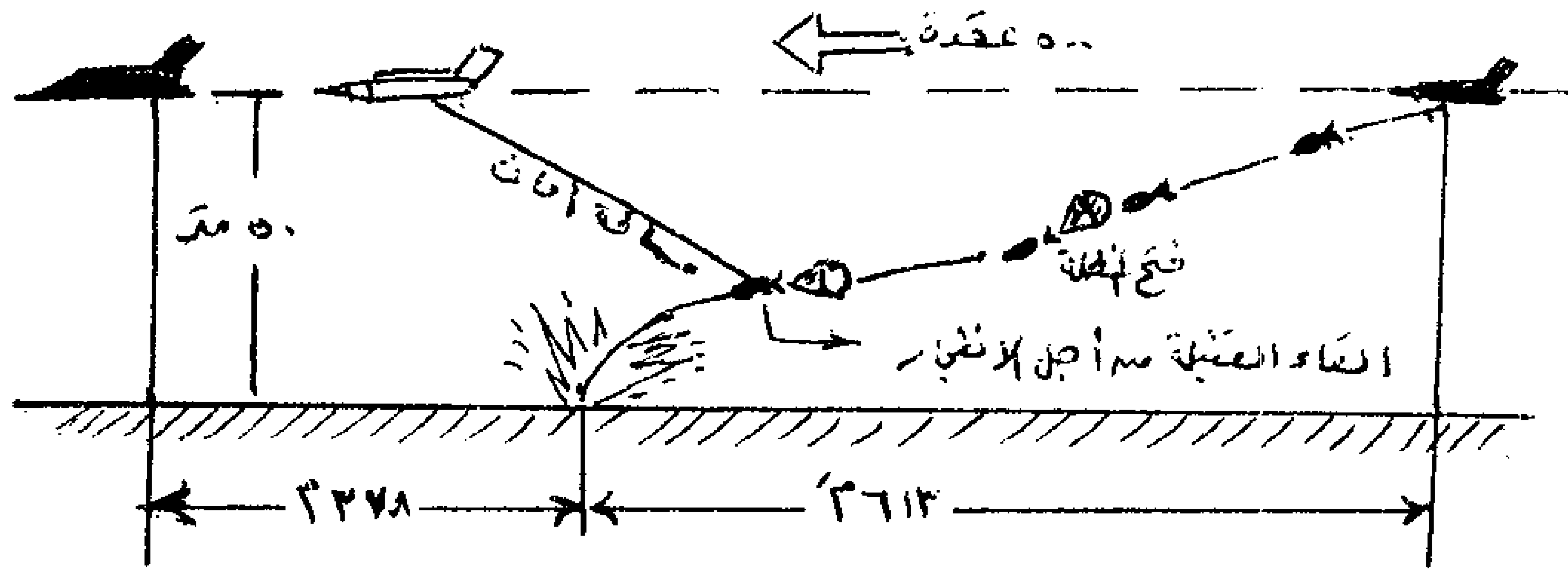
واستمرت عملية التطوير سنوات ، ووصلوا في النهاية، الى انتاج جهاز بسيط يمكن تركيبه بسهولة على قنابل من أنواع مختلفة ، وبوزن مختلف . وفي البداية تمت التجارب على قنابل زنة ٤٠٠ كيلوجرام . والان كيّف « الجهاز الخفي » الخاص بشركة « ماترا » للقنابل التي يتراوح حجمها بين ٢٠٠ كيلو جرام و ٤٠٠ كيلو جرام ، سواء من انتاج فرنسا أو من انتاج دول اخرى مثل الولايات المتحدة الامريكية .

وهذا الجهاز الذي يصل وزنه الى ٢٣ كيلوجراما يركّب

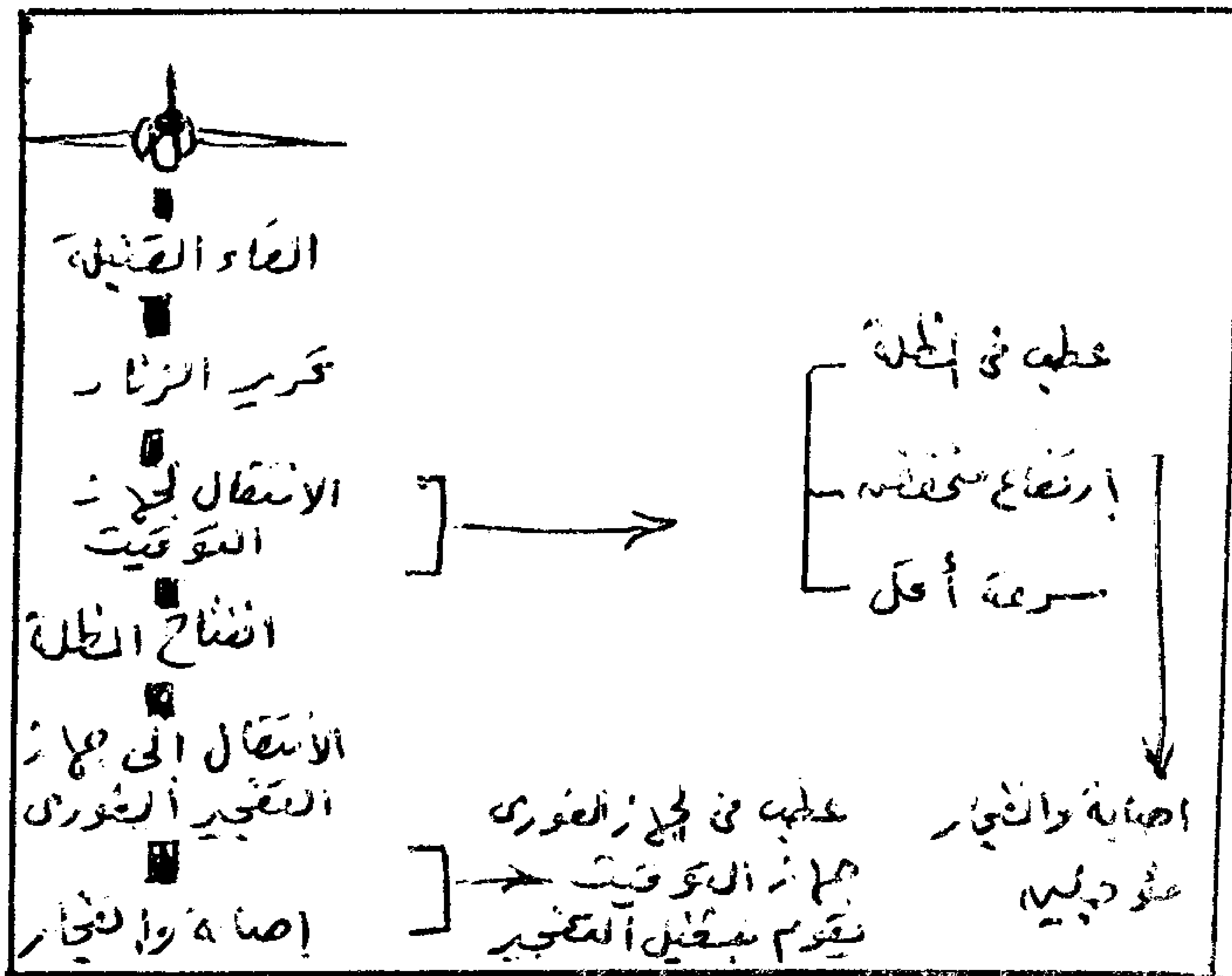
على القنبلة ، ويشتمل على مظلة ، بمـا في ذلك الادوات التي تقوم بتشغيلها ، وعدد من الصواريخ . وأهم عنصرين في هذا الجهاز همـا جهاز تشغيل المظلة ، والصاروخ الذي يسمونه « رقم ١٩ » . والمظلة يجب أن تفتح بدقة الثانية ، حتى لا تعرض الطائرة للخطر ـ وبالفعل فان المظلة تفتح بعد أن تكون القنبلة قد ابتعدت عن الطائرة . وهناك تأمين لعدم انغلاقها اثنـاء طيران القنبلة . والصاروخ الفريد في نوعه « رقم ١٩ » يضمن تشغيل القنبلة . ان المظلة تقوم بايقاف القنبلة وهي طائرة حتى تبتعد الطائرة ابتعادا مناسبا ، وحينئذ يقوم الصاروخ بمساعدة القاء الجهاز الداخلي للقنبلة واعداده للانفجار . ويشتمل جهاز «ماترا» كذلك على جهـاز تأمين مهمته تأخير الانفجار اوتوماتيكيا حتى ابتعاد الطائرة. هذا فقط في حالة القاء الطائرة للقنبلة وهي في مركـز غـير صحيح من حيث الارتفاع والسرعة .

وتقول النشرة الرسمية « لماترا » : « ان الجهاز الذي طورناه هو الوحيد ، الذي يضمن تنفيذا دقيقا وفعالا للقنبلة من ارتفاع منخفض جدا ، ويضمن بذلك الحد الاقصى من الامان الشخصي للطيارين . ولم يصل الى ذلك لا الامريكيين ولا البريطانيين ولا السويديين . ولذلك فقـد زادت الآن احتمالاتنا لتصديرها ... »

وسوف يمر بالطبع وقت كبير حتى يتم اكتشاف عن سر بنـاء وتنفيذ هذه القنبلة الخفية . ولكن ، من الان يمكن كشف شيء واحد ، سوف يدهش بالطبع الخبراء في العالم : ان مهمة طائرات سلاح الطيران في ٥ يونيو ، في السـاعة ٧،٤٥ صباحا ، كانت بالفعل تخريب ممرات القواعد المصرية أولا . ولكن معظم هذه المهمة تم تنفيذه ـ ونفذ بما يدعو للدهشة ـ ليس بواسطة قنابل « خفية » ، بل بواسطة قنابل عادية جدا ، زنة ٥٠٠ كيلو جرام .




هذه هي المراحل الرئيسية في القصف من ارتفاع منخفض بواسطة قنبلة الايقاف « ماترا » . وموضح في الرسم مسافة الامان التي تضمن عدم اصابة الطائرة من القنبلة التي القتها .




هكذا تعمل قنبلة الايقاف « ماترا » . الخط الرأسي يصف العمل السليم للقنبلة . وفي حالة العطب ـ أنظر الملاحظات في الاعمدة الاخرى .

استمرت عملية القصف الاولى يوم ٥ يونيو حوالي ساعتين ، بما في ذلـك الطيران ذهابا وايابا . وفي حوالي الساعة التاسعة صباحا كانت التشكيلات الاولى قد عادت الى قواعدها في اسرائيل . وبعد مرور عشرين دقيقة ، فـي نفس الصباح ، بدأ الهجوم الثاني . وبالاضافة الى الاحدى عشرة قاعدة التي ذكرت سابقا ، هوجمت هذه المرة ست قواعد مصرية لم يكن يشتمل عليها هجـوم الساعة ٧،٤٥ . ومن بين هذه القواعد الاخيرة : الماظة وحلوان ، بجـوار القاهرة ، والمنيا ، التي تقع على نهر النيل العلوي ، وابـو صوير الواقعة على ضفة قناة السويس . وكذلك مطـار القاهرة الدولي ــ وهو المطار المدنـي الـذي حاولت بعض الطائرات المقاتلة اتخاذه ملجأ لها .

واستمر الهجوم الثاني أيضا ما بين الساعة ونصف الساعة الى ساعتين ، ونفـذ بنفس انـواع الطـائرات ، والمسلحة بنفس القنابل ونفس المدافع .

وبعد ثلاث ساعات تقريبا من بداية العملية الكبيـرة ــ في الساعة الحادية عشرة قبل الظهر ــ كان بامكان قائد سلاح الطيران الاسرائيلي أن يقدم التقرير الاول ، الذي كاد لا يصدقه هو نفسه ، لولا صور آلات التصوير الاوتوماتيكية الموجودة في الطائرات . وكان التقرير دقيقا بصورة تدعو للدهشة : اذ تم تدمير ــ ثلثي سلاح الطيران المصري. وخسر المصريون حوالي ثلاثمائة طائرة ، من بينها ثلاثين قاذفة قنابل ثقيلة من طراز « تي ــ يو ١٦ » . لقد تمت مهاجمة تسع عشرة قاعدة مصرية واصيبت خلال ثلاث ساعات من الهجوم المتواصل تقريبا . وكانت هنـاك قاعدة واحدة فقط ظلت ممراتها سليمة . وهي قاعدة العريش . وبقيت الممرات

سليمة ، لا بسبب الحظ الطيب . لقد حدد سلاح الطيران الاسرائيلي، بالاتفاق مع هيئة اركان جيش الدفاع الاسرائيلي، أن مطار العريش سوف يخدم الطائرات الاسرائيلية بعد احتلاله بواسطة الطوابير المدرعة التي اندفعت نحوه . وفي الساعة ١١،٣٠ انتهت العملية . ومنذ ذلك الحين وحتى نهاية « حرب الايام الستة » لم يقم سلاح الطيران الاسرائيلي بأي هجوم آخر على القواعد الجوية المصرية .

ومن حين لآخر ـ وردا فقط على الاعتداءات من جانب أسلحة الطيران العربية ـ قصفت الطائرات الاسرائيلية قواعد معينة في سوريا والعراق والاردن. ولكن سلاح الطيران الاسرائيلي تفرغ منذ الحين لثلاث مهام : تقديم المساعدة التكتيكية للقوات البرية ؛ وادارة معارك جوية مع الطائرات المقاتلة للعدو التي لم تدمر على الارض ، والقصف المركز لهضبة الجولان، حتى تم احتلالها بواسطة قوات جيش الدفاع الاسرائيلي بقيادة « الألوف » ( العميد ) دافيد اليعازر (١) .

وقبل ان نعطي حق الحديث للطيارين الذين سيتحدثون عن مهامهم في الايام من ٥ يونيو حتى ١٠ منه ، علينا أن نعود مرة اخرى للعملية الكبيرة ، وان نحلل بعض بنودها الاساسية .

منذ الخامس من يونيو يحاول خبراء الطيران العسكري في الغرب حل اللغز الذي يحيط ببندين رئيسيين في هذه

---

(١) رئيس هيئة أركان الحرب الاسرائيلي حاليا ، وقد خلف اللواء حييم برليف اعتبارا من أول يناير ١٩٧٢ (المترجم) .

العملية ، وهمـا : الوقت الذي تمت فيه العملية، وعدد الطلعات التي استطاع ان يقوم بهـا سلاح الطيران الذي في حوزته ١٤٠ ـ ١٥٠ طائرة مقاتلة في هذه الفترة الزمنية من الساعات المعدودة . واختار العميد هود ساعة الصفر ـ ٧،٤٥ ( ٨،٤٥ في القاهرة ) لثلاثة أسباب رئيسية :

أ ـ توقعت مصر الهجوم المفاجيء في ساعات الصبـاح الباكر . وكانت دورياتها ، تنطلق كل صباح بواسطة تشكيلين من طائرات « الميج ٢١ » ، وذلك منذ أن حدث تصاعد في التوتر في الشرق الاوسط واصبحت ساعات الصباح محـل اشتباه كبير في نظر المصريين . اذن فان عنصر المفاجأة كان ينطوي على اختيار ساعة متأخرة أكثر ـ وهكذا أتيح للعميد هود أن يسمح لطياريه بأن يناموا سـاعة اخرى فـي الليلة الواقعة بين ٤ ، ٥ يونيو (١) .

---

(١) كان العميد هود يعرف جيدا ما ينتظر الطيارين يوم بدء الحرب، وكم طلعة ستكون مطلوبة من كل طيار . ولذلك طلب منح الطيارين في الليلة الاخيرة قبل العملية، عددا كبيرا من ساعات النوم بقدر الامكان . وبالفعل تمت الليلة الاخيرة قبل العملية ، في معظـم القواعد ، حسب الجدول الزمني التـالي :

في ٤ يونيو أستدعي الطيارون الذين لم يعرفوا شيئا بعد عن خطة ٥ يونيو ، للنوم في الساعة العادية ، حوالي الساعة ٢٢،٣٠ . وفـي معظم القواعد في تلك الليلة عرضت كالعادة أفلام مثيرة .

وفي الخامس من يونيو في السـاعة ٠٥،٠٠ أيقظ قـادة الاسراب طياريهم ، ولم يكونوا قـد أخبروهم بعـد بأن ساعة القتـال الكبيرة قد حانت . وفقط في أثناء التدريب الجاري في حجرات الاسراب ، سجل القادة على السبورة السوداء الكلمة التي انتظرها الطيارون منذ أسبوعين « ساعة الصفر » ٠٧،٤٥ .

وفي حجرات الطيارين ساد الصمت ، وبعد ذلك تم اعطاء الاوامر القتالية الاخيرة . وحينئذ خرجت التشكيلات الرباعية كل في اثر الاخرى، الى الطريق الطويل .

ب ـ حددت التنبؤات الجوية ، ان الضباب الذي يلف مصب نهرالنيل يتبدد فقط فيالساعة الثامنة صباحا تقريبا. وفي هذه الساعة تكون الرؤية أحسن رؤية مناسبة .

ج ـ في الساعة ٨،٠٨ ـ أي، ٩،٠٨ في مصر ـ معتادون في معظم القواعد الجوية على تقديم وجبة الافطار الثانية . وفي هذه الساعة كان الطيارون المصريون يقول كل منهم للآخر منذ أسبوعين ( منذ أن بدأ الاستعداد الكامل ) : «لقد مر يوم آخر دون حرب» . وكانت درجة اليقظة في مصر تقل في هذه الساعة . وفي العريش لقي طيارون وضباط كثيرون حتفهم لانهم فوجئوا بالهجوم الاسرائيلي وهم حـول الموائد في حجرات الطعام بالقاعدة .

وطوال الخامس من يونيو ، نفذت حوالي مائتي طائرة اسرائيلية ( الطائرات المقاتلة المذكورة عالية بالاضافة الى حوالي ستين طائرة « بوجيه ماجستير » ) أكثر من ألـف طلعة قتالية . كيف يحتمل هذا الامر ـ كان هذا هو سؤال الخبراء حيثما كانوا . واتضح ان كل طائرة نفذت خمس طلعات في المتوسط ، وكان هناك طيارون تمكنوا في نفس هذا اليوم من القيام بست طلعات حتى ثمان طلعات ـ وهو رقم لا يصدق .

ولكن اللغز ليس لغزا ، والملحقون العسكريون الذين رأوا تدريب سلاح الطيران الاسرائيلي في بداية عام ١٩٦٧ استطاعوا أن يروا بأم اعينهم النبوءة التالية : سرب مـن طائرات « الفاتور » هبط أزواجا أزواجا ، وتمت العناية به بواسطـة الطواقـم الارضية في القاعدة ، وزود بالوقود ، وحصلت كل طائرة على احتياطي جديد ، وشحنة مكونة من

عشر قنابل وكل الذخيرة اللازمة للمدافع ـ وكل هذا خلال ثمان دقائق . وبعد ثمان دقائق من الهبوط ، عاد وحلق من جديد كل زوج من طائرات « الفاتور » وهو مستعد للقتال .

وخشي العميد هود أن تكون الطواقم الارضية في حاجة الى وقت أكبر من أجل اعداد الطائرات لطلعة اخرى في زمن الحرب . ولم يكن الامر كذلك . اذ عملت الطواقم الارضية باخلاص وتفان لا يقلان عن اخلاص وتفـــاني الطيارين ، وساهموا دون شك مساهمة كبيرة من أجل النصر الذي منحه الطيارون لاسرائيل بخروجهم خمس ، وست ، أو ثمان طلعات في نفس اليوم لمهاجمة قواعد العدو .

والآن فلنعطي حق الحديث للطيارين الذين نفذوا مهاما مختلفة في يوم ٥ يونيو . الملازم أول يعقوب ، رجل الاحتياطي الذي يبلغ التاسعة والعشرين من عمره ، والذي طار بطائرة « فاتور » الى بني سويف حكى قائلا :

« لقد كانت الرحلة صعبة جدا ، وكان مـــن الصعب التصرف . كان لدي قنبلتين واربعة مدافع مشحونة . وكان الهدف ـ القاذفات من طراز « تي ـ يو ١٦ » . وفتحت المدافع المضادة للطائرات النيران علينا حينمـــا وصلنا الى الهدف، ولكنني تجاهلتها تماما . والقى التشكيل التابع لي كل القنابل التي لديه ، وبعد ان دمرنا تسع طائرات « توبولوف » عدنـــا الى « القاعدة » .

والملازم اول طيار «ي» طيار « الميراج » هاجم ـ مع ثلاث طائرات « ميراج » اخرى ـ نفس القاعدة المصرية « بني سويف » فور عودة طائرات « الفاتور » من هناك .

« لقد رأينا انهم قاموا بعمل ممتاز . وبالرغم من ذلك ظل شيء ما من أجل طائرات « الميراج » الخاصة بنا : ستة طائرات « توبولوف » كانت على وشك التحليق ، واربع طائرات « ميج ٢١ » قضينا عليها بنيران المدافع على سطح الارض » . ء ، طيار « الاوراجان « اسقط « ميج ٢١ » في اللحظة التي بدأ فيها الهجوم على قاعدة غرب القاهرة . لقد كانت هذه العملية عملية مذهلة للطائرة النفاثة الاولى التي زودت بها فرنسا اسرائيل منذ اثنتي عشر عاما قبل ذلك ـ ضد أحدث الطائرات السوفييتية. وحاولت طائرة «الميج٢١» ان تهرب من القصف. وحلقت من القاعدة . ولكن «أوراجان» ء ، طارت في اثرها وأسقطتها خلال ثوان معدودة . ولكن المدافع المضادة للطائرات امطرت « الاوراجان » التي كانت تطير على ارتفاع منخفض بالنيران واصابتها . وحينئذ وجه ء ، طائرته الى المدافع المصرية ولدى تحطم طائرته دمر المدافع كذلك . وقد كانت هذه الحادثة مادة لرواية حديثة صدرت بعنوان : « فلتمت نفسي مع فلسطين » .

والنقيب أ ، طيار «فاتور» خرج لضرب بير جفجافة في شبه جزيرة سيناء . « لقد خرجت اربع طائرات « ميج ٢١ » لملاقاة اربع طائرات « فاتور » . وقد غطس زوج من طائرات «الفاتور» نحو القاعدة والقى بقنابله. ودخل الزوج الاخر في قتال مع «الميج» ، وبالرغم من ذلك ألقى قنابله ايضا على القاعدة . واختفت ثلاث طائرات «ميج» وراء ستار الدخان الكثيف الذي انبعث على الفور من القاعدة التي أصيبت . أما « الميج » الرابعة فقد اقتربت من رقم ٤ التابعة لنا . وأطلقت « الميج » صاروخ جو ـ جو ولكنه أخطأ « الفاتور » . وصعدت رقم ١ التابعة لنا على ذيل «الميج» واطلقت عليها النيران ولكنها اخطأتها. وحينئذ هربت

«الميج» الرابعة هي الاخرى . وقد مررنا مرة اخرى فوق القاعدة ورأينا من خلال الدخان تشكيلا من القاذفات من طراز « اليوشن ٢٨ » على سطح الارض . وقد تحول الى كومة من الخرائب المتصاعد منها الدخان » .

وفي نفس الوقت هوجمت قاعدة اخرى في شبه جزيرة سيناء بواسطة اربع طائرات « اوراجان » قامت بحمايتها اربع طائرات « ميراج » .

والملازم أول ي ، طيار «الاوراجان» ، واحد من تشكيل من أربعة ، دخل القتال :

« لن يصدق كيف صمدت «الاوراجان» في الاختبار(١) . عملت بصورة مدهشة ، من كل النواحي . وصلنا الى القاعدة ، وطرنا فوقها واطلقنا نيران مدافعنا على طائرة « ميج ٢١ » كانت على الارض . وحلقت «ميج» اخرى في اللحظة الاخيرة بالفعل ، ولكنني رأيتها مصابة ثم تحطمت على الفور . ومن الوهلة الاولى ميزت طائرة هليوكبتر ضخمة من طراز « أم ٦ » كانت على وشك التحليق . وأصبتها . وقمنا بعمل غطسة اخرى فوق القاعدة واصبنا طائرات « ميج » اخرى . ونجحت طائرة واحدة فقط في الهرب . لقد كنا بزاوية قدرها تسعون درجة منها ولذلك أتيح لها أن تفر في اتجاه القناة . ولم تحاول هذه الطائرة ان تهاجمنا على الاطلاق ، بالرغم من كوننا طائرات « اوراجان » وسرعتنا

---

(١) أرجو أن يتأكد القارىء معنا ومن خلال ما يرويه الطيارون الاسرائيليون أن كل هذه البطولات هي بطولات شبه هوائية ، وان الطيارين العرب لم تتهيأ لهم الفرصة الكفيلة باظهار مستواهم وقدراتهم . ولا بسبب اهمال القيادات العسكرية السابقة لواجباتها الاساسية ، وقد بات معروفا الآن أن الحذر والحيطة والمستوى المهني للقيادة وللطيارين العرب هي المعالم التي تحدد الصورة الجديدة ومعها القدرة على التصدي لقهر العدو الاسرائيلي ـ . الناشر .

أقل بثلاثة اضعاف من سرعتها . وبالاضافة الى ذلك كنا مشغولين بمهاجمة الطائرات التي على الارض .

« وطائرات «الميراج» التي دخلت الى القتال في اعقابنا، اهتمت بالبطاريات المضادة للطائرات . هاجمنا القاعدة بصف متتالي ، «اوراجان» في أعقاب « اوراجان » . وكل واحد منا كان بامكانه ان يرى الاضرار التي سببتها الطائرة التي قبله » .

واشترك تشكيل طائرات « الاوراجان » التابع للملازم أول ي ، في الهجوم الثاني على مصر . ولكن لدى وصولهم الى سماء الهدف ، قاعدة ابو صوير ، انتظرتهم خيبة أمل : على عكس تقرير الذين سبقوهم ، لم تكن هناك في القاعدة ولا طائرة واحدة سليمة . وكانت السنة اللهب تلتهب أبو صوير . وفي فايد ، القاعدة التي لم تهاجم الساعة ٨٠٠٨. بسبب الضباب من البحيرة المرة ، اكتشفت طائرات « الاوراجان » في ساعة متأخرة اكثر ، طائرات من طراز « ميج ١٩ » ، و « ميج ٢١ » وطائرتين من طراز « سوخوي ٧ » ، وهي أحدث الطائرات المقاتلة السوفييتية ، التي كان الاتحاد السوفييتي زود بها مصر للتو .

وفي بير غادة ، التي في شبه جزيرة سيناء ، هاجمت طائرات « الميستير » القاعدة الجوية بالصواريخ وخلفت وراءها اعمدة من الدخان الكثيف تتصاعد من مستودعات الوقود التي أصيبت . وتم تدمير طائرات مقاتلة من طراز « ميج ١٧ » وقاذفات خفيفة من طراز « اليوشن ١٤ » وكذلك طائرتي هليوكبتر على سطح الارض .

وحكي طيار « سوبر — ميستير » ، عاد مع الموجة الثانية الى مصر ، في الساعة العاشرة تقريبا ، وهاجم القاعدة المصرية في كبريت : « كانت الطائرات التي على الارض مدمرة كلها . وهاجمنا الحظائر ومستودعات الوقود . ولدى عودتنا

رأينا تحتنا ، في منتصف الطريق بين القاهرة والقناة ، قطارا يسير . وطلبنا باللاسلكي اذنـا بقصف القطار ، ولكن قائد القاعدة لم يصدق على هذا الطلب . كانت هناك خشية من ان يكون هذا القطار قطارا مدنيا . وأعطي القائد لنا أمـرا بصوت معتدل : « ابحثوا عن أهداف اخرى في شبه جزيرة سيناء . ما زالت هناك مستودعات للوقود لم تصب : ووجدنا المستودعات وبعد ذلك عدنا الى قاعدتنا » .

والنقيب ر، قائد تشكيل من اربع طائرات « ميراج » قام بثلاث طلعات في ساعات ما قبل الظهر يوم ٥ يونيو : الطلعة الاولى ضد انشاص ، والثانية ضد أبو صوير والثالثة ضد الغردقة ، تقع على شاطيء البحر الاحمر ــ أحد القواعد البعيدة جدا عن اسرائيل . وفي الطلعة الاولى للتشكيل تم تدمير عشر طائرات «ميج ٢١» على الارض . وفي أبو صوير دمرت طائرات « الميراج » عشر قاذفات متوسطة من طراز « اليوشن ٢٨ » . وبين الهجوم الاول والهجوم الثاني لـم تستطع أي طائرة مصرية أن تحلق من القاعدة ، وذلك بسبب تخريب ممرات التحليق . وفي الغردقة أصـــابت طائرات «الميراج» بواسطة نيـران المدافـع طـائرات « ميج ١٩ » وطائرات « ميج ١٧ » وطائرات هليوكبتر ضخمة « ام ــ ٦ » . وتمكنت اربع طائرات من طراز « ميج ١٩ » من التحليق من هذه القاعدة في بداية الهجوم . وتم اسقاط ثلاث منها ، اما الرابعة فهربت .

ومعروف المصير المرعب لاحد طياري « الميراج » الذي وقع في أيدي الفلاحين المصريين : كان ملازما أول شابا ، أصيبت طائرته في الهجوم الاول على قاعدة غرب القاهرة . وأنقذ نفسه بالهبوط بالمظلة ، وهبط بالقرب من مدينـة

الزقازيق ، على مسافة ليست بعيدة من القناة ، وعلى الفور أحاط به الفلاحون الذين رفعوا عليه السكاكين والفئوس . وصدهم بطلقات من مسدسه ، ولكنهم كانوا كثيرين . وبعد مرور عدة ساعات نقل التليفزيون المصري صورة جثته المشوهة ، وفي نفس الليلة نشرت هذه الصورة في الصفحات الاولى من الصحف المسائية . وأعيدت جثته الى اسرائيل في بداية اغسطس ١٩٦٧ .

ووقع طيار آخر ، هو رجل الاحتياطي مردخاي لافون، الذي يقوم بالعمل على الطائرات المدنية لشركة « أرفيع » في أيام السلام في الاسر لدى المصريين . وبعد الحرب بعشرة أيام أعيد الى اسرائيل مقابل الاسرى المصريين . واصيبت طائرته « الميستير » هي الاخرى في الهجوم على قاعدة غرب القاهرة . وكانت اصابته من نيران المدافع المضادة للطائرات . وحاول لافون ان يعود الى قاعدته ، ولكن لدى وصوله الى سماء غزة ، التي كانت ما زالت في أيدي المصريين بعد ، اضطر لترك طائرته والهبوط بالمظلة في البحر وانتشله المصريون من البحر وارسلوه في نفس اليوم الى مصر . وحقق معه المصريون ، ولكنهم لم يعذبوه .

وفيما عدا حادثة واحدة لم تطلق صواريخ جو ــ جو طوال يوم الخامس من يونيو بواسطة طائرات « الميج » المصرية . وكان الاستثناء الوحيد هو طائرة « ميج ٢١ » خرجت للقتال في سماء قاعدة الفردقة . ان صاروخا سوفييتيا من طراز «اتول» أطلق من «الميج» الى «ميراج» أخطأ الهدف وأصاب «ميج» اخرى . ولدى سلاح الطيران الاسرائيلي فيلما يحوي هذه الحادثة المأساوية .

وفي صباح الخامس من يونيو كان لدى المصريين أربع منصات اطلاق للصواريخ أرض ــ جو من طراز سام ــ ٢ ، زودهم بها الاتحاد السوفييتي . وكانت هذه القواعد موزعة حول القاهرة ، وعلى طول قناة السويس ، وفي نقاط استراتيجية في شبه جزيرة سيناء . واعطى العميدان هود ووايزمان رأيهم مرات عديدة قبل الحرب بأن الطائرات الاسرائيلية يمكنها تفادي هذه الصواريخ التي تضايق الامريكيين للغاية في فيتنام ، وذلك بواسطة مناورات سريعة .

والنقيب دان (داني) ، طيار التجارب ، الذي كان الاسرائيلي الاول الذي طار بالطائرة « الميراج » ، أفلت من صاروخ « سام ــ ٢ » وحكى قائلا : « كانت هذه هي الطلعة الثالثة لي . وفي هذا الصباح اشتركت في الهجوم على مصر ، وبعد ذلك خرجت لقصف الاردنيين بجوار عمان ــ وفي المساء كنت مرة في سماء مصر ، مع طائرتي « ميراج » اخرتين . وعلى مسافة ليست بعيدة من الدلتا قوبلنا بنيران مضادة للطائرات قوية جدا . وكانت القذائف تنفجر أمامي كسحب الدخان . وغطسنا لقصف قاعدة غرب القاهرة . وكنت على ارتفاع مائتي قدم وطرت في خط متعرج من أجل تفادي المدافع المضادة للطائرات . وبعد ذلك بدأت في الارتفاع . وبينما أنا على ارتفاع ثلاثمائة قدم ، تقريبا ، رأيت صاروخ « سام ــ ٢ » وهو يمر تحت طائرتي ويتحطم في مكان من القاعدة المصرية . والصاروخ الثاني ، الذي كان اعلى بمسافة مائة قدم فوق طائرتي ، حلق فوق « ميراجي » بزاوية قدرها ثلاثين درجة ، تقريبا . ورأيت الصاروخ بوضوح ، كبير مثل عمود الكهرباء ومشتعل بالنيران . وانحرفت الى اليمين ، ومر الصاروخ أسفل مقدمة طائرتي . كنت محظوظا . ويبدو لي ان المصريين يرسلون صواريخهم بخط أفقي ودون

استخدام جهاز التوجيه الراداري . ولدى مواصلتي الى قاعدتي في اسرائيل فوق صحراء سيناء رأيت سيارة مصرية على الطريق : واطلقت عليها دفعة رشاش وذلك حتى يهدأ غضبي » . (١)

والنقيب دان هو أحد ثلاثة طيارين من طياري «الفاتور» الذين قاموا في صباح الخامس من يونيو باحدى الهجمات الخطيرة والمذهلة جدا خلال الحرب ـ ذلك الهجوم الذي سجل في تاريخ سلاح الطيران الاسرائيلي باسم « رحلة الطيران الانتحارية » .

حدث هذا في الساعة العاشرة صباحا ، تقريبا . علمنا ان القائد المصري أمر ثمان طائرات من القاذفات الثقيلة من طراز « توبولوف ١٦ » ـ أفلتت من القصف في بني سويف والقاهرة ـ بالعثور على ملجأ لها في احدى القواعد البعيدة جدا في مصر ، وهي قاعدة الاقصر في قلب وادي النيل . وتلقى ثلاثة طيارين معروفين الامر بتنفيذ « رحلة الطيران الانتحارية » : طاروا بطائراتهم « الفاتور » حتى الاقصر ، وقصفوا طائرات « التوبولوف ١٦ » ، وعادوا الى اسرائيل. وكانت هذه رحلة طيران انتحارية لان الاقصر توجد على مسافة اربعمائة كيلومتر من القاهرة ، وتسعين دقيقة طيران من اسرائيل بسرعة طيران « الفاتور » المحملة بالقنابل .

وللعلم : الكمية القصوى للوقود في مستودع « الفاتور » يتيح لها الطيران لمدة ثلاث ساعات فقط . واستهلاك الوقود

---

(١) تأكيدا لما تريد اسرائيل أن تؤكده وهو البطولات النادرة والاسطورية تفضح هذه الرواية هذا الاسلوب ، فصواريخ سام ٢ لم تكن موجودة في مصر في حرب حزيران ، وعندما وجدت بعد حزيران ادت دورها بفاعلية كاملة ، ولعل حرب الاستنزاف كانت شاهدة على ذلك وخاصة مع طائرات الفانتوم والتي أقوى من الميراج والمرجان اضعاف مضاعفة . الناشر .

يزيد عن المعدل العادي ، كما هو معروف ، في حالة الطيران المنخفض . وكلما كانت الحمولة أكثر ، كلما كان الاستهلاك أكبر . ولذلك كان من الممكن القيام بالطيران من اسرائيل الى الاقصر والعودة مع توفر شرطين فقط : البقاء ثلاث أو أربع دقائق فوق قاعدة العدو وعدم مصادفة أي عقبة جدية من شأنها ان تستهلك وقتا غاليا . وأي تعقب ، وأي خطأ في الملاحة – معناه نفاذ الوقود من المستودعات والطائرات في الجو .

وطارت طائرات « الفاتور » الثلاث على ارتفاع منخفض وفي خط مباشر ، وكل منهما الى جوار الاخرى تقريبا . ووصلت الى الاقصر حوالي الظهر ، وقامت بتحليقة واحدة فقط فوق القاعدة . وعادت الى قاعدتها مع القطرة الاخيرة من الوقود . وشهدت الصور على ان كل طائرات العدو التي لجأت الى الاقصر – دمرت .

« ولم يتجاوز الاسرائيليون قاعدة راس – بانياس ، المجاورة لحدود السودان والبعيدة جدا عن اسرائيل . وأوضح معلق فرنسي قائلا : من أجل ضرب رأس بانياس « كان لا بد « للفاتور » أن تقطع الفين وخمسمائة كيلومتر . ومن الممكن القيام بهذه الرحلة الطيرانية بمحرك واحد ، واستخدام المحركين فقط من أجل التحليق ، والهجوم ، والهبوط . وبواسطة ذلك من الممكن اطالة المدى التنفيذي «للفاتور» .

وأخطأ قائد سلاح الطيران الاسرائيلي العميد هود ، حينما قدر ان تنفيذ المهمة سوف يستغرق خمس ساعات . وتم تنفيذ المهمة بالفعل خلال ثلاث ساعات . فمنذ تلك الساعة – الحادية عشرة او الحادية عشرة والنصف ، قبل الظهر ، كان يمكن لسلاح الطيران الاسرائيلي ان يتفرغ للمهام الاخرى التي كانت في انتظاره : المساعدة التكتيكية للقوات البرية ، وقصف القواعد السورية ، والعراقية، والاردنية ، والمعارك

الجوية مع ذلك العدد الضئيل من الطائرات التي لم تدمر بعد.

وطار الملازم اول يرمي ، الذي يبلغ الحادية والعشرين من عمره ، والملازم اول يئلو ، الذي يبلغ الثانية والثلاثين من عمره ، والمتزوج ولديه بنتين ، طوال اليوم بطائراتهم « السوبر ـ ميستير » . وبينما هما في سماء مصر في ساعات الصباح، فقد أحد رفاقهما، وهو طيار «سوبر ـ ميستير»(١) ايضا . وفي ساعات ما بعد الظهر حلقا مرة اخرى بتشكيل مكون من اربع طائرات « سوبر ـ ميستير » لقصف القاعدة السورية سيكل . ولدى عودتهم ، خرجت لملاقاتهم اربع طائرات «ميج ٢١» . وكانت « السوبر ـ ميستير » قد اشتبكت في الماضي مع طرازات « الميج » الاخرى ، ولكنها لم تشتبك مع « الميج ٢١ » . واطلق يئلو النيران واصاب « الميج ٢١ » الاولى ، التي انفجرت في الجو ، ولم يميز ان « ميج » اخرى تهاجمه من الخلف . واسرع يرمي لنجدته ، وهاجم « الميج » الثانية وأنقذ يئلو :

« رأيت سحابة حمراء من الدخان ، وفقدت « الميج » الارتفاع . وأنقذ الطيار نفسه بالهبوط بالمظلة . » .

وبعد الحرب اعترف يرمي ويئلو :

« ان اشتباك « السوبر ـ ميستير » مع «الميج ٢١ » ـ من الممكن ان نتحمله . ولكن اسقاط « ميج ٢١ » بواسطة « سوبر ـ ميستير » ـ هذا جنون . وبالرغم من ذلك فاننا فعلنا هذا . » .

والصور التي التقطت اثناء المعركة التي لم يسبق لها مثيل تؤكد صحة شهادة الطيارين الاسرائيليين .

---

(١) كيف فقدا رفيقيهما .. ان اسرائيل تذكر ما لها ولكن لا تذكر ما عليها .

والملك حسين الذي وقع ضحية التقارير المتفائلة من القاهرة ، وكان ما زال يؤمن بعد بانتصار العرب ، ارسل في ظهر يوم الخامس من يونيو طائرات « الهانتر » الخاصة به ضد اسرائيل . وهاجمت هذه الطائرات المدينة الشاطئية ناتانيا واصابت المواطنين . وبعد ذلك حلقت «النورد أطلس» فوق قاعدة من كفر ـ سركين . وأمر تشكيل من طائرات « الميراج » كان في طريقه الى الفردقة، بتغيير وجهته ومهاجمة المطار العسكري بجوار عمان ، والذي كان مكانه معروف جيدا للطيارين الاسرائيليين . وكانت كل الطائرات الاردنية موجودة هناك تقريبا . وتم تدميرها على الارض . وحلقت طائرتان من طراز « هانتر » للقتال ـ وتم اسقاطها في معركة ثنائية جوية . وكانت نتيجة هذا القصف : تدمير ١٩ طائرة «هانتر» وسبع طائرات نقل بواسطة اربع طائرات «ميراج» ، قامت بأربع تحليقات فوق القاعدة الاردنية، على ارتفاع مائة قدم . (١)

وبعد مرور فترة ما ، حذر الاسرائيليون حسين ملك الاردن : اذا لم يتوقف عن القصف ، فان سلاح الطيران الاسرائيلي سيقصف قصره . وأغلق الملك حسين أذنيه دون السمع .

وفي الساعة ١٩٠٠ تقريبا في الخامس من يونيو ، قامت طائرتان من طراز « فاتور » بزيارة ودية لدى قصر الملك حسين في عمان واطلقت عليه دفعة من الصواريخ . وقد فتحت ثغرات في سور القصر وثقب سطح الحجرة التي كان فيها الملك نفسه في تلك اللحظة .

---

(١) من المعروف ان سلاح الطيران الاسرائيلي قد هاجم القواعد الجوية الاردنية باعداد كبيرة وليس بتشكيل واحد »

وتم القيام بالطلعة الاخيرة يوم ٥ يونيو في المساء ضد قاعدتين للصواريخ أرض ـ جو من طراز سام ـ ٢ التي لم يطلق منها طوال اليوم الا سبعة صواريخ. وفي مساء الخامس من يونيو دمرت ثمان منصات اطلاق لهذه الصواريخ في شبه جزيرة سيناء وعلى ضفاف قناة السويس ، وذلك خلال الهجوم الذي قامت به تشكيلات من طائرات «الميراج» .

وكثيرون يريدون ان يعرفوا ما اذا كانت اسرائيل قد استخدمت التكنيك المعروف للقلائل جدا فقط ـ الوسائل المضادة الالكترونية ـ من أجل اسكات اجهزة الرادار المصرية. ومن الممكن ان نحدد بتأكيد ان وسائل مضادة كهذه ، اذا كانت بالفعل قد استخدمت ، فانها لم تستخدم قبل ساعة الصفر ـ ٧،٤٥. ـ والا لكان استخدامها يكشف للعدو على الفور نوايا اسرائيل ، ولكانت وضعت القواعد المصرية في حالة الاستعداد القصوى .

ان الاسطول الذي طار في تلك الساعة الى القواعد المصرية تلقى امر بعمل صمت لاسلكي مطلق أثناء الطيران . وهكذا طارت مائة واربعين او مائة وخمسين طائرة في صمت مطلق الى الشواطيء المصرية . ولكن من المسموح ان نفترض ان الاسرائيليين لعبوا بعد ذلك « لعبة الكترونية » مع المصريين ، واخرسوا جزءا من أجهزة الرادار لديهم واستخدموا مكائد مختلفة وحيل متنوعة من اجل التشويش على الاتصال اللاسلكي المصري وزرع الحيرة في القلوب في معسكر العدو . ودون أن ندخل في التفاصيل حول هذا الموضوع ، الذي هو معقد للغاية ، وبالطبع يعتبر من

الاسرار الدفينة للغاية ، يمكننا ان نقدم كنموذج الرسالة التي اذاعتها محطةالاذاعةالاسرائيلية قول «يسرائيل» باللغةالعربية لطيار مصري كان في الجو :

« العريف فؤاد عامر ، من قاعدة الماظة . زوجتك لويزة واولادك محمود وعبده يتوسلون اليك ان تلقي قنابلك في البحر . لا تتجرأ على قصف تل ابيب ، واعلم ان طائراتنا سوف تمطر القاهرة بقنابل أكثر خمسين ضعفا . زوجتك واطفالك في انتظار عودتك . ونحن نكرر : العريف فؤاد عامر : الق قنابلك في البحر . »

ومن كل « قصص الخامس من يونيو » ربما يوجد في القضية التالية ما يميز هدوء الطيارين الاسرائيليين وحكمتهم في استعمال طائراتهم : خرج تشكيل رباعي من « الميراج » في ظهر هذا اليوم من أجل قصف القاعدة المصرية البعيدة في الغردقة . ونفذت الطائرات « الميراج » مهمتها بدقة ، وأوشكت على العودة الى اسرائيل حينما ظهرت فجأة ثلاث طائرات « ميج ١٧ » للهبوط وهي لا تعلم ان ممرها أصبح غير صالح للاستعمال . واعطى قائد التشكيل ر. ، مع ان الوقود الذي بقي في طائراته يكفي بالكاد للعودة الى اسرائيل، أمرا بمهاجمة «الميج» . ( أمر طائرة «ميراج» بالعودة للقاعدة وبقيت ثلاث طائرات ) . وقد اسقط ر. ورفاقه طائرتين « ميج ١٧ » على الفور . وحينما قامت « الميراج » الثالثة بمحاولة الانقضاض على « الميج » الثالثة أمرها ر. بالامتناع. ميز قائد تشكيل « الميراج » ان « الميج ١٧ » قد أخرجت عجلاتها وتزمع الهبوط في الغردقة . وتمكن ر. ورفاقه من أن يروا ، حسبما توقعوا ، الطائرة « الميج » وهي تتحطم من ذاتها على الممر المحطم في المطار المصري .

## ٥ ـ السادس من يونيو

كانت ليلة ٥ ـ ٦ يونيو هي ليلة «البوجيه ـ ماجستير» وهي الطائرة التي نفذ بها الجيل الجديد من الطيارين الاسرائيليين خطواته التدريبية الاولى . وحيث أن الاردنيين لم يكفوا عن قصف القدس ، فقد عهد الى كتيبة من المشاة وكتيبة من المظليين ان تقوم بمحاصرة المدينة . ولم تستطع طائرات « البوجيه ـ ماجستير » التي كل واحدة منها مسلحة بعشرة صواريخ مضادة للدبابات من عيار ٦٨ ملليمتر ، و٨٠ ملليمتر ، ومدفعين رشاشين ثقيلين ، أن تميز المواقع الاردنية واستحكامات مدفعية العدو في ظلام الليل . ولذلك اطلقت مدافع الهاون الاسرائيلية قنابل اضاءة في اللحظة التي تواجدت فيها الطائرات فوقهم . وبينما كانت القنابل التي تهبط رويدا رويدا بواسطة المظلات تنير ظلام الليلة غير القمرية ، كانت طائرات «البوجيه» تمطر المواقع الاردنية بالقنابل . وخففت هجماتها الى حد كبير في الانقضاض الذي بدأ على المدينة القديمة في الساعات الاولى من الليل . وفي السادس من يونيو ، اليوم الثاني من الحرب ، عملت طائرات « البوجيه ـ ماجستير » على كل الجبهات ، وأدت مهام صعبة التنفيذ بالنسبة لطائرات خفيفة نسبيا ٣٠ الف قدم ) . واعطبت صواريخها عيار ٦٨ ملليمتر و ٨٠

ملليمتر عشرات المدرعات المصرية التي كانت تولي الادبار في أرجاء سيناء ، وهاجمت غزة ومنطقة ابو عجيلة ، وكانت ضرباتها لحشود المدفعية المصرية في قطاع غزة وفي مقدمة سيناء محل دهشة . وامتازت « البوجيه ماجستير » بنفس القدر على طول الطريق الاستراتيجي وضد تعزيزات الفيلق الاردني، التي ارسلت في اتجاه المدينة القديمة في القدس ، التي كانت تواجه في ذلك الوقت انقضاض جنود المشاة العبريين .

وفي سمـــاء القـدس أخلـت طائرات « الميستير » و « السوبر ميستير » مكانها في ٦ يونيو لطائرات «البوجيهـ ماجستير» الصغيرة . وكانت المدفعية الاسرائيلية عاجزة امام المدينة المقدسة ، القديمة ، حيث كانت كل قذيفة تهدد بهدم كنيسة أو معبد أو مسجد أو أي أثر مقدس آخر ، من بقايا الماضي القديم . ومكنت دقةتسديد الطيارين الاسرائيليين من تحطيم مقاومة المواقع الاردنية المحصنة دون تعريض المدينة للهدم .

وقامت طائرات « البوجيه ماجستير » في يوم ٦ يونيو بعدة مئات من الطلعات . وصرح قائد المنطقة الوسطى ( التي تضم القدس ) الالوف (العميد) عوزي نركيس ، بعد الحرب بقوله : « ان تدخل سلاح الطيران ، وعلى الاخص طائرات « البوجيه ـ ماجستير كان حاسما . اذ عجلت بسقـوط المدينة » (١) .

---

(١) في العريش تم اكتشاف مستودع مصري فيه مئات الصواريخ من عيار ٨٠ مللم من نفس النوع الذي تستخدمه اسرائيل ـ «اورليكون» . واستخدمت طائرات « البوجيه ماجستير » هذا المستودع حتى اليوم الاخير من الحرب .

ومن بين الطائرات الست والعشرين التـي فقدتهـا اسرائيل خلال يومي ٥ ، ٦ يونيو ( فقدت اسرائيل ١٩ طائرة في يوم ٥ يونيو فقط ) ، كانت هناك ست طائرات من طراز « بوجيه ماجستير » . وتم اسقاطها بواسطة المدفعية المضادة للطائرات . وفي منقطة القدس دمرت « البوجيه ماجستير » ـ أو أعطبت ـ خمسين دبابة اردنية من طراز « باتون » ، واكثر من سبعين مركبة عسكرية مختلفة . ووصف عاموس مـ طيار الاحتياط ، الذي أسرع بالعودة الى اسرائيل مع بداية التوتر في الشرق الاوسط ، من نيويورك ، حيث كان يدير شركة تجارية هناك ، وصف تكتيك قتال طائرة « البوجيه ماجستير » ضد مدرعات العدو فقال : « لقد كنا نطير دائما في تشكيلات من اربع طائرات ، تعمل كـل زوجين معا . وحينما كنا نرى هدفا ـ على سبيل المثال ، تجمـع مـن المدرعات ـ كنـا نهاجمه كل طائرتين معا ، من على ارتفاع منخفض جدا ، يكاد يكون على ارتفاع المدرعات . وفي بعض الاحيان كنت أرى بوضوح رؤوس رجال المدرعات المختفية داخل الابراج . ـ اذا مـا تمكنوا من عمل هذا ـ ولم تكن مدافعهم تتمكن من اصابتنا بسبب انخفاض طيراننا ، بينما لم تكن صواريخنا تخطيء الهدف الا في أندر الحالات . وفي بعض الاحيان كنا نعود مرة ثانية وثالثة الى الهدف ، من أجل قصفه بالمدافع الرشاشة » . وفي يوم الثلاثاء ، ٦ يونيـو ، علق على حائط حجرة طعام طياري « البوجيه ـ ماجستير » في احد القواعد الاسرائيلية ، الاعلان التالي ، وهو يدل على المستوى التنفيذي لديهم :

« الرجاء عدم الطيران على ارتفاع منخفض اكثـر من اللازم في سمـاء الاردن .

ومنذ ذلك اليوم يسمى سرب « السوبر ـ ميستير »

باسم « سوبر ميستير تورز » وذلك لانه تجول في كل ارجاء الشرق الاوسط .

ودخلت قاذفة عراقية من طراز « توبولوف ١٦ » تم شحنها بسرعة زائدة ، حسبما يبدو ، والتي حملت قنابل زنة ٥٠٠ كيلوجرام قدرها عشرة اطنان ، الى المجال الجوي الاسرائيلي . وتم اسقاط هذه الطـــائرة بواسطة النيران المضادة للطائرات . ويعتقد طيارو « الميراج » الذين ظهروا في المنطقة في نفس الثانية بالفعل ، وحلقوا فوق الفريسة ، انهم هم الذين اسقطوا القاذفة . وما زال النقاش مستمرا ، وربما لن تعرف الحقيقة أبدا ... وعلى اية حال فان قائد الطائرة ، وهو ضابط عراقي كبير ، قد لقي مصرعه .

وعادت أربع طائرات «ميراج» مع اربـــع طائرات « فاتور » مرة ثانية لضرب القاعدة العراقية « هـ ــ ٣ » . وتم تنفيذ الضرب حسب التخطيط ، ولكن طائرة « فاتور » واخرى « ميراج » ، اسقطتا بواسطة طائرات « الميج ٢١ » العراقية التي تمكنت من مفاجأة الطائرات الاسرائيلية خلال هذا الهجوم . وتمكن الطياران الاسرائيليان من انقاذ نفسيهما بالهبوط بالمظلة . وقد وقعا في أسر العراقيين ، وتم اطلاق سراحهما وعادا الى اسرائيل مع نهاية الحرب تقريبا . (١)

وأصيبت طائرة « ميراج » ثانية ــ حسب اقوال طيارها ، النقيب عزرا ، الذي يبلغ حوالي الثلاثين من عمره ــ بواسطة صاروخ جو ــ جو ، ولكنه تمكن من الهبوط

---

(١) حلق تشكيل من سلاح الطيران العراقي فوق حيفا وعكا وضربت بعض المستعمرات الاسرائيلية .

عندما كان الطيارون العرب يواجهون الطيارين الاسرائيليين كانت الغلبة باستمرار للطيارين العرب ، وقد اعترفت اسرائيل اكثر من مرة بضرب طائراتها على يد الطيارين العراقيين على سبيل المثال .

هبوطا انتحاريا في احدى القواعد الاسرائيلية . وهناك اتضح ان جزءا من ذيل الطائرة قطع ، ولكن الطائرة لم تفقد بسبب المقدرة الفنية لدى الطيار .

وخلال يوم ٦ يونيو تم تدمير خمسين طائرة مصرية في سماء سيناء ، وعلى طول قناة السويس ، دون ان تفقد طائرة اسرائيلية واحدة في هـذه الجبهة القتالية ـ ومـن المعروف ، ان قيادة سلاح الطيران الاسرائيلي منعت ـ مع هبوط ليل الخامس من يونيو ـ مواصلة مهاجمة القواعد الجوية المصرية . ولذلك كان هذا اليوم هو اليـوم الذي خصص كله للمعارك الجوية في هذه المنطقة .

وفي هذا اليوم دارت رحى المعارك الجوية الاولى بـين طائرة « ميراج »وطائرة « سوخوي ٧ » . وقال الطيارون في تقريرهم ان « السوخوي ٧ » ـ محركاتها أقوى من «الميج» ومحصنة اكثر ضد القذائف عيار ٣٠ ملليمتر التي تطلق من مدافع الطائرات ـ كانت تتلافى في معظم الاحوال الدخول في قتال جوي ، وكانت تفر من طائرات «الميراج» . ولكن في الحالات التي كانت تصاب فيها من نيران المدفعية ، كـانت تنفجر في الجو مثل طائرات «الميج» .

وحكي الملازم أول أ. انه طارد بطائرته «الميراج» بسرعة ١،١ ماخ طائرة « سوخوي » لمدة تزيد عن دقيقة .

« وقد اطلقت عليها النيران من مسافة ١٥٠ ـ ٢٠٠ متر ، ورأيت كيف يتفتت ذيلها وكيف تشتعل فيها النيران. حلقت السوخوي الى اعلى ، وبعد ذلك هوت الى الارض مثل حجر ثقيل . ولم أتمكن من رؤية الطيار ولم اعرف ما اذا كان قد انقذ نفسه بالهبوط بالمظلة أم لا » .

وفي يوم ٦ يونيو سقط المطار المصري في العريش في أيدي الاسرائيليين . ووجدوا فيه عددا كبيرا من الطائرات الوهمية ـ نماذج مقلدة بدقة لطائرات «الميـــج» و «التوبولوف»

مصنوعة من الخشب، أعدت خصيصا من أجل تضليل العدو. وظلت هذه الطائرات سليمة . اذ عرف الاسرائيليون مكانها أثناء القصف ، ولم يبددوا الذخيرة هباءا عليها .

وسقطت القواعد الجوية في العريش وشرم الشيخ بكاملها في أيدي جيش الدفاع الاسرائيلي ، وبعد ذلك بدأت على الفور في خدمة سلاح الطيران الاسرائيلي ، وأعد اسطول من طائرات الهليكوبتر ، مع المحافظة على الصمت اللاسلكي التام ، بعد أن أتمت لدرجة الارهاق ، مهام اخرى ، من أجل الاشتراك في احتلال شرم الشيخ .

حلقت طائرات الهليكوبتر على ارتفاع منخفض فوق خليج ايلات ، مع المحافظة على تشكيل منتظم . وكان رئيس شعبة العمليات الالوف عيزر وايزمان يجلس في احدى هذه الطائرات .

ولكن اتضح لطائرات الهليكوبتر وللمظليين الذين حملتهم طائرات « الداكوتا » و «النورد» مثلما اتضح لرجال سلاح البحرية ، ان شرم الشيخ كانت مهجورة . ولم يبق لطياري أحد الطائرات الهليوكبتر ، وهو « سيجن ـ الوف » (المقدم) أوري ياروم ، الذي يعمل الآن ملحقا جويا لاسرائيل في سفارة واشنطن ، الا أن يخرج من طائرته ، ليسيطر على خزان المياه الواقع بأيدي الجنود المصريين الفزعين ويقوده نحو وحدات المظليين الذين كانوا في حاجة الى ري ظمأهم في ذلك الحر القائظ .

## و — ٧ يونيو

هذا اليوم هو يوم « مصيدة الموت » ، الذي دمر فيه الطيارون الاسرائيليون المدرعات المصرية في ممر متيلة ، الذي يسيطر على الطريق من وسط شبه جزيرة سيناء ، عن طريق قناة السويس ، الى القاهرة .

في عام ١٩٥٦ هبط المظليون الاسرائيليون في هذا المضيق الجبلي ، الذي يبعد أقل من خمسين كيلومترا عن قناة السويس ، وأداروا هناك معركة دموية استمرت أكثر من تسع ساعات .

وفي ٧ يونيو ١٩٦٧ تحول الممر الى جهنم بالنسبة للطوابير المدرعة المصرية التي فرت من القوات الاسرائيلية المتقدمة طالما كانت تشعر ان فيها بقية من رمق الحياة . وقد نفذ سلاح الطيران المهمة التي عهد بها اليه في هذا الصباح ،

وهي : تدمير الجيش المصري في سيناء . ان ١٥٠٠ مدرعة وحاملات جنود مدرعة، ومركبات عسكرية من مختلف الانواع، ومدافع ، وسيارات نقل ، وحاملات « كاتيوشا » سوفييتية ـ وكمية هائلة من الادوات حاولت ان تعبر المتيلا . ووقعت كل هذه القوة المتحركة ضحية فـي يـد سـلاح الطيران الاسرائيلي ، الذي طار طوال عشرين ساعة ذهابا وايابا بين قواعده وممر متيلا والقى اطنانا من القنابل ، والصواريخ ، والرصاص على العدو .

ويقول الملازم اول ب ـ طيار « الفاتور » :

« في الساعة السادسة صباحا دمرنا ثمـان مدرعات مصرية في الجانب الغربي من ممر المتيلا ، أي في مدخل الممر في اتجاه القناة » .

وكانت هذه هي السدادة التي اغلقت طـوال اليوم عنق الزجاجة ، حالت دون مرور ١٥٠٠ مدرعة ، وعربة نقل ومدفع كانت تتدفق الى داخل الممر . ونظرا لانها لم تستطع التقدم بعد ، فقد كانت فريسة للهجوم الجوي المريع .

ويقول الطيار م ـ الذي اشترك فيعملية الابادة بطائـرة من طراز «ميراج» : « ان كل طائرة من طائراتنا القت قنبلتين زنة ٥٠٠ كيلو جرام على ممر متيلا . وارتفع عمود الدخان الى ارتفاع ٤٠٠ قدم » . ورأى الطيارون آلاف الجنـود المصريين الذين تركوا مركباتهم وساروا على أقدامهم الـى الغرب ، في اتجاه السويس . وكانت القافلة التي تأمل في عبور ممر متيلا تظل لمسافة اربعين كيلومترا الى الشرق ، معرضة، دون حماية ، لهجمات سلاح الطيران الاسرائيلي .

وحوالي الساعة العاشرة قبل الظهر ، يوم ٧ يونيو ،

أعطى قادة كل القواعد في سلاح الطيران الاسرائيلي الامـر التالي للاسراب التي حلقت في اتجاه شبه جزيرة سيناء :

« انتبهوا لتجمعات المدرعات التي تركتها طواقمها . ان هذه معدات غالية نريد ان نبقي عليها سليمة . لا داع لضرب هذه التجمعات بأي حال من الاحوال». وحكي النقيب ق ـ ، طيار « الميستير » فقال :

« رأينا على مسافة عشرين كيلومترا شرق ممر المتيلا قافلة طويلة من المدرعات وعربات النقل . وقام الزوج الاول من طائرات « الميستير » باخراس عشر دبابات وعدد كبير من عربات النقل . ولم نصب كل الباقي في الخلف . كان هذا الباقي غنيمة حرب بالطبع . من الخسارة تدميرها ، فسوف يكون من الممكن استخدامها » .

والصور الجوية لمر متيلا ، التي صورت مع نهاية يوم المعارك بواسطة طياري سلاح الطيران الاسرائيلي ، والصور الصحفية ، تبين مشهدا مرعبا لمر جبلي يمتد على طول كيلومترات كثيرة ، وهو مزروع على امتداده كله بأكثر من ألف وخمسمائة مركبة عسكرية مصرية . كان اكثر من نصف هذا العتادالعسكري غذاءا ونهباللنيران ، وتحطم تماما، أو جزئيا. ولكن الباقي ظل سليما . وتم استيعاب الدبابات والمدافع وعربات النقل ـ وكل ما هو بمثابة غنيمة حرب ، في جيش الدفاع الاسرائيلي .

## ز – ٨ يونيو

خصص اليوم الرابع للقتال على الجبهة السورية وبالنسبة لسلاح الطيران الاسرائيلي فإن الساعات الثمان والاربعين تعلقت بسوريا (١) . وأصبحت اسلحة طيران العدو غير صالحة للاستعمال ، ولم تظهر أي طائرة عربية في سماء اسرائيل . وبناء على ذلك تركزت معظم جهود سلاح الطيران الاسرائيلي يوم ٨ يونيو ، وعلى الاخص في اليوم التالي له ، على القطاع السوري .

وقرر اللواء موشي ديان في فجر ٩ يونيو احتلال هضبة الجولان ؛ ولكنه قبل أن يلقي الى المعركة بطوابيره التي حشدت في الجليل ، وبجزء من القوات التي جنت النصر لتوها في شبه جزيرة سيناء وفي الضفة الغربية من نهر الاردن، طلب من سلاح الطيران تحطيم مقاومة السوريين ، الذين كانوا متخندقين ومحصنين جيدا على الهضبة .

---

(١) في هذا اليوم ، ٨ يونيو عمل سلاح الطيران الاسرائيلي في مهاجمة بطاريات صواريخ « سام ٢ » وهاجم القوات المنسحبة في المحور الاوسط والجنوبي في سيناء . ولكن الجهد الرئيسي انتقل من سيناء الى الهضبة السورية .

وبالفعل ، كان الجيش السوري متحصنا ، منذ زمن كبير في « خط ماجينو » على طول سلسلة الهضبة التي تسيطر على بحيرة طبرية ووادي الاردن . وكانت التحصينات والخنادق الدفاعية التي نحتت على عمق عدة أمتار في الصخر الجبلي متواصلة على طول أربعين كيلومترا ؛ وهذه التحصينات محمية بواسطة سور من الخرسانة المسلحة ومغطاة بواسطة طبقة سميكة من التراب . وكانت قنوات الاتصال مصنوعة هي الاخرى من الخرسانة المسلحة . وكان يدافع عن هذه الهضبة ، المرصعة بمدافع يمكنها ان تمطر قذائفها الى عمق اثنين وعشرون كيلومتر في الاراضي الاسرائيلية واكثر ، وكذلك مدافع الهاون السوفييتية الهائلة القوة ، كان يدافع عنها مائتا مدفع مضاد للطائرات . ومنذ بزوغ فجر الثامن من يونيو ، ظهرت في سماء الهضبة السورية موجة جديدة من الطائرات الاسرائيلية . وساهمت كل طرازات الطائرات في هذا الهجوم الذي استمر ــ مع فترات تقطع ــ طوال اليوم كله . وتم القاء ستمائة طن من القنابل الحارقة والمادة المتفجرة المدمرة في هذا اليوم الوحيد على خط الدفاع السوري . وحطمت هذه الهجمات الروح المعنوية لدى الجنود ، الذين لم يجرؤا على رفع رؤوسهم ، وان كانت لم تحطم الا جزءا من التحصينات المصنوعة من الخرسانة المسلحة .

وبعد عمليات القصف جاء دور المدافع ، والصواريخ ، والمدافع الرشاشة التي في الطائرات ، التي هاجمت بطاريات المدافع المضادة للطائرات والمدفعية الثقيلة التي لدى العدو . ومع المساء تم اخراس المدافع المضادة للطائرات السورية ، ولم تطلق المدفعية السورية نيرانها الا في حالات نادرة فقط .

ولكن « خط ماجينو » الذي تم بناؤه عبر تسع عشرة سنة ، بمساعدة الفرنسيين ، والانجليز ، والالمان ، واخيرا الروس ، صمد صمودا قويا .

وفي يوم ٩ يونيو ، وفي الغد ، في العاشر من يونيو ، تم الانقضاض النهائي للقوات البرية الاسرائيلية بقيادة الالوف (العميد) دافيد اليعازر ، وكذلك بقيادة الالوف اليعازر فيلد، قائد القيادة الجنوبية ، وتم احتلال الهضبة كلها ، من بحيرة طبرية حتى القنيطرة .

وبينما كان جيش الدفاع الاسرائيلي على مسافة خمسين كيلومترا فقط من دمشق ، يوم السبت ، ١٠ يونيو ، فرض وقف اطلاق النار بواسطة الامم المتحدة . وحكى العريف أريه ، المسئول عن طاقم ارضي لطائرات «الميراج» عن يوم ٨ يونيو فقال :

« عملنا بصورة شاقة . كانت طائرات « الميراج » تحلق وتهبط بمعدل جنوني . وهذا المعدل لم يتوقف منذ الصباح . ولا بد من تسليحها في طرفة عين ، دون اضاعة ولو ثانية واحدة . وكانت الطائرات تحلق وهي محملة بحمولة الحد الاقصى لهـا ، ثم تعود خالية . ولم أر مطلقا مثل هذه الكمية من القنابل تمر أمام عيني . كان رجال الطاقم التابعين لي، يعيشون ، ويأكلون ، وينامون ــ حينما تكون هناك لحظة راحة ــ كل هذا بجوار الطائرات » .

وبعد الحرب تحدث الالوف هود ، قـائد سلاح الطيران الاسرائيلي ، بحماس عن الاطقم الارضية التي قامت بمهمتها بصورةنموذجية. والذين كانوا يصلحون خلال ساعتين «ثقوب»

من تلك التي تحدثها النيران المضادة للطائرات ، لعدد كبير من الطائرات .

وقال الملازم أول أ. ، طيار « الميستير » :

« هاجمنا بطارية للمدافع المضادة للطائرات بجوار القنيطرة . وبعد ذلك قمنا بدورية ، نحن الاربعة ، فوق طريق القنيطرة – دمشق . وكانت هناك ست ناقلات تتحرك في هذا الطريق في اتجاه القنيطرة . وكانت ما زالت لدي ذخيرة متبقية – ولذلك هاجمناها . واشتعلت فيها النيران جيدا . وفي طريق العودة قصفت موقعا سوريا بجوار الماجور » .

وقال احد طياري « الفاتور » :

« على أن اعترف ، أن جزءا من القنابل التي كانت في حوزتي لم تضر العدو . سقطت بدقة على الهدف ، ولكنني لست أعتقد انها سببت ضررا بالغا . بالطبع هناك طبقة سميكة من الخرسانة المسلحة وترابا فوق هذه التحصينات . »

وفي ذروة هذا الهجوم سمع الاسرائيليون ، عن طريق اللاسلكي ، محادثات ، باللغة الروسية ، بين المواقع السورية المختلفة على امتداد الهضبة . واتضح ان المدربين الروس وجهوا ، من القنيطرة ومن مواقع متقدمة أكثر ، المدفعية والمدافع المضادة للطائرات السورية ، وساعدوهم على مواجهة الاسرائيليين . وفي لحظة معينة سمع صوت مدربة سوفييتية . وفي اذاعة « صوت اسرائيل » تفكه أحد المذيعين وعرض على المدربة المجهولة السؤال المحرج :

« أيتها الرفيقة ، هل تعتقدين بأنك تحاربين الى جانب دولة اكثر اشتراكية من اسرائيل ؟ »

وحكى الاسرى السوريون الذين وقعوا في يد الاسرائيليين في هضبة الجولان ، أن القصف الشديد في الثامن من يونيو حطم روح القوات لدرجة ان مئات من الجنود لم ينتظروا الانقضاض النهائي ، بل انسحبوا من خط الدفاع، بعيدا بقدر الامكان عن الهضبة المقصوفة .

وفي التاسع من يونيو حينما تلقى مرؤوسي الالوف اليعازر الامر بالانتقال الى الهجوم على هضبة الجولان ، قدم سلاح الطيران المساعدة الكاملة للقوات البرية ، وضرب بالمدافع الرشاشة والصواريخ طوابير المدرعات السورية التي خرجت من دمشق بغرض تعزيز الجبهة .

وفقد سلاح الطيران الاسرائيلي عشر طائرات خلال يومي ٨-٩ يونيو - وكلها في سماء سوريا . وكلف الانقضاض اسرائيل حياة حوالي ثلاثمائة جندي اسرائيلي - حوالي نصف العدد الشامل للضحايا الاسرائيليين في « حرب الايام الستة » .

وبعد الحرب علمت اسرائيل بالمأساة الشخصية للالوف زوريع ، الذي كان يحارب في هضبة الجولان ، ونمى الى علمه ، ان ابنه ، الملازم أول يوناتان زوريع ، الذي كان يقود طائرة من طراز « أوراجان » أسقط في سماء الهضبة . وبمرافقة ابنه الآخر ، وهو مظلي حارب في القدس ، فتش الالوف زوريع الهضبة بحثا عن الطيار الذي اسقط . وبجوار حطام « الاوراجان » التي أكلتها النيران ، لم يجد الا فردة حذاء الطيار - فردة حذاء ابنه يوناتان .

وقامت الطائرات من طـراز « سوبـر ـ برلـون »ـ و « اليوت » وطائرات النقل من طراز « نورد أطلس » بدورها هي الاخرى في هذه الحرب .

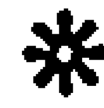
ان طائرات «النورد اطلس» معدة اساسا من أجل حمل المظليين . وفي البداية حددت لها مهمة ، وهي المساعدة في احتلال شرم الشيخ ومضايق تيران ، التـي كـان اغلاقها بواسطة الرئيس ناصر هو العامل المباشر في نشوب الحرب . ولكن طائرتا « الفورد اطلس » اللتين حلقتا في صباح السادس من يونيو من أجل اسقاط المقاتلين على شرم الشيخ ، هبطت دون مقاومة على ممرات الهبوط في هذه القاعدة : التـي أخلاها المصريون قبل مجيء الاسرائيليين ، دون ان تطلق هناك ولو طلقة واحدة . وتـرك المصريون وراءهم غنيمة هـائلة .

والجدير بالذكر ، أن طائرات «النورد أطلس » نقلت الرجال والعتاد الى كل الجبهات ، طوال أيام الحرب .

وانزلت طائرات « السوبر برلون » ـ وعلى الاخص مع عدد من طائرات الهليكوبتر من طراز « سيكورسكي » ـ في ليلة ٥ ـ ٦ يونيو وحدات من المظليين ، المدربين على قتـال الكوماندوز ، وراء خطوط العدو ، في قطاع أبو عجيلة في شبه جزيرة سيناء . وأرسلت هذه القوة من أجل مساعدة مدرعات الالوف أريئيل شارون ، التي كانت مهمتها اقتحام الجبهة المصرية في هذا القطاع . وانزلت طائرات « السوبر برلون » وطائرات « السيكورسكي » ـ في صباح التاسع من يونيو ـ وحدات من المظليين وقوات المشاة من لواء « جولاني » علـى الهضبة السورية ، وراء خط دفاع العدو . وكان الالـوف شارون ، أبو العمليات الخاصة في جيش الدفاع الاسرائيلي ، هو الذي دمج للمرة الاولى وبمعدل كهذا بين قوة محمولة

وقوة مدرعة في اطار معركة الاقتحام الرائعة التي أدارها .

والمهمة الصعبة والخطيرة للغاية التي عهد بها الى طائرات الهليكوبتر من طراز « سوبر برلون » ، و « اليوت » و «سيكورسكي» ، كانت ، بلا شك ، هي اخلاء الجرحى والمصابين من كل الجبهات وانقاذ الطيارين الذين سقطوا وراء خطوط العدو أو بالقرب من خط الجبهة ، في ذروة القتال . ونفذت طائرات الهليكوبتر عددا هائلا من الطلعات التي من هذا النوع . وأحد الطيارين الذين يقودون طائرة من طراز «ميستير» اصيب فوق بير – جفجافة ، وترك طائرته على ارتفاع ٣٠٠٠ قدم ، بعد أن اعلن باللاسلكي عن مكانه بالضبط . وأنقذ نفسه ، وهبط بجوار قاعدة مصرية، واخفى مظلته واختفى حتى هبوط الليل بين التلال الرملية . وأوضح له رفاقه ، في طائرات « الميستير » الاخرى ، عن طريق التلويح بالاجنحة ، انهم سوف يهتمون بانقاذه . وحوالي الساعة الثانية بعد منتصف الليل وصلت الى المكان طائرة هليوكبتر من طراز « سيكورسكي » اضاءت الظلام بفوانيس هائلة القوة ، واكتشفت الطيار واعادته الى قاعدته. وفي صباح الغد ، حلق الطيار مرة اخرى ، بطائرة « ميستير » أخرى .



وفي يوم السبت ١٠ يونيو ١٩٦٧ ، حوالي الظهر ، فور ان اعلنت سوريا استجابتها لامر وقف اطلاق النار الذي أصدرته الامم المتحدة ، ظهرت طائرة هليوكبتر من طراز «سوبر برلون» وبها وزير الدفاع موشي ديان ، وقائد سلاح الطيران الالوف مردخاي هود ، وهي تطير في اتجاه هضبة الجولان . واراد ديان وهود أن يستعرضا ، وهما فوق ظهر العصفور ، ميدان المعركة الذي ما زال يملأه الدخان نتيجة للمعارك الاخيرة .

## تفصيل نشاط سلاح الطيران في حرب الايام الستة
## مهاجمة المطارات لتحقيق التفوق الجوي
## ( ٥ ـ ٦ ـ ٧ يونيو ١٩٦٧ )

**في ٥ يونيو :**

المطارات المصرية العريش ، وجبل لبنى، وبير جفجافة، وبير كمادة ، والمنصورة ، وابو صوير ، وكبريت ، وفايد ، وانشاص ، وغرب القاهرة ، وحلوان ، وبني سويف ، والمنيا .

**في ساعات ما بعد الظهر :**

مهاجمة متكررة للمطارات السابقة وكذلك : بلبيس ، والقاهرة الدولي ، والاقصر ، والغردقة ، وراس بانياس .

المطارات السورية ضمير ، ودمشق ومرج ريال ، وسايكل ، و T .4

المطارات الاردنية : عمان والمفرق .

المطار العراقي : H-3

**في ٦ يونيو**

المطار العراقي : H-3

**في ٧ يونيو**

المطار المصري الفردقة ، والعراقي H-3

## تقريـــر الطلعـــات

ثلث الطلعات خصص من أجل تحقيق التفوق الجوي ، والثلثين شكلا مساعدة للقوات البرية .

## انقـــاذ الطيـــارين

أنقذت طائرات الهليكوبتر ١٤ طيارا ، من بينهم ٨ من أراضي العدو ، وأربعة طيارين تحت نيران العدو .

## انقـــاذ الجرحـــى

تم انقاذ ٨٦٣ جريحا بواسطة طائرات الهليوكبتر ، و٧٥ جريحا بواسطة طـائرات نـورد ، و ١٥٥ بواسطة طائرات هارلد وداكوتا والمجموع ـ ١٠٩٣ جريحا .

## مهاجمة صواريخ البطاريات سام ـ٢ ومحطات الرادار

تم مهاجمة وتدمير ٨ بطاريات صواريخ سام ـ ٢ ، وتم أخذ بطارية واحدة غنيمة . وفي مصر دمرت أو أخذت غنيمة ١٦ محطة رادار ؛ وفي الاردن ـ محطة واحدة ؛ وفي سوريا ـ محطة واحدة .

## المعـــارك الجويـــة

بواسطة الطائرات « الميراج » تم اسقاط :

٩ طائرات ميـــج ١٧

١٢ طائرة ميج ١٩

١٥ طائرة ميج ٢١
١ طائرة اليوشن ١٤
١ طائرة اليوشن ٢٨
٥ طائرات هـانتر
٥ طائرات سوخوي ٧

بواسطة طائرات « السوبر ميستير » تم اسقاط :

٢ طائرة ميج ٢١
٢ طائرة ميج ١٧
١ طائرة اليوشن ١٤

بواسطة طائرات «الميستير » تم اسقاط :

٢ طائرة ميج ١٧
١ طائرة هانتر

وقد أسقطت الاوراجان طائرة « ميج ٢١ » واحدة .

وأسقطت الفاتور طائرة « هانتر » واحدة .

وبذلك يكون مجموع ما اسقط في الجـو ٥٨ طائرة للعـدو .

وبالاضافة الى الطائرات التي أصيبت ولـم تستطع الهبوط ، والطائرات التي أصيبت بنيران المدافع المضـادة للطائرات ، يصل عدد خسائر العدو في المعارك الجوية الى ٧٩ طائرة .

# تقرير نهائي عن خسائر أسلحة طيران الدول العربية

## خلال حــرب الايــام الستة

| طراز الطائرة | مصر | سوريا | الاردن | العراق | لبنان | المجموع |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ميج ٢١ | ١٠٠ | ٣٣ | — | ١٥ | — | ١٤٨ |
| ميج ١٩ | ٢٩ | — | — | — | — | ٢٩ |
| ميج ١٥/١٧ | ٨٩ | ٢٣ | — | — | — | ١١٢ |
| سوخوي ٧ | ١٤ | — | — | — | — | ١١٤ |
| هانتر | — | — | ٢١ | ٥ | ١ | ٢٧ |
| مجموع المقاتلة ـ القاذفة ـ | ٢٣٢ | ٥٦ | ٢١ | ٢٠ | | ٣٣٠ |
| توبولوف ١٦ | ٣٠ | — | — | ١ | — | ٣١ |
| اليوشن ٢٨ | ٢٩ | ٢ | — | — | — | ٣١ |
| مجموع الطائرات القاذفة | ٥٩ | ٢ | — | ١ | — | ٦٢ |
| اليوشن ١٤ / داكوتا | ٢٤ | — | ٦ | ٢ | — | ٣٢ |
| انتينوف ١٢ | ٨ | — | — | — | — | ٨ |
| طائرات غيرمعروفة الطراز | ٤ | — | — | — | — | ٤ |
| مجموع طائرات النقل | ٣٦ | — | ٦ | ٢ | — | ٤٤ |
| مي ٤ او يشابهها | ١ | ٣ | ٢ | — | — | ٦ |
| مي ٦ | ١٠ | — | — | — | — | ١٠ |
| مجموع الهليوكبتر | ١١ | ٣ | ٢ | — | — | ١٦ |

---

(١) ليست هذه الارقام دقيقة والمعروف المؤكد أن العراق لم يخسر مثل هذه الاعداد من طائراته .

## اسلحة الطيران العربية في نهاية الحرب

### ( بالنسبة المئوية )

| | ٩٦٧/٦/٤ | ١٩٦٧/٦/١١ | مجموع الطائرات المفقودة |
|---|---|---|---|
| مصر | ١٠٠ ٪ | ٤٠ ٪ | ٣٣٨ |
| سوريا | ١٠٠ ٪ | ٦٠ ٪ | ٦١ |
| الاردن | ١٠٠ ٪ | ٣٠ ٪ | ٢٩ |
| العراق | ١٠٠ ٪ | ٩٠ ٪ | ٢٣ |
| لبنان | | | ١ |
| المجموع | ١٠٠ ٪ | ٥٥ ٪ | ٤٥٢ |

# الجزء الثالث

## تطور العلاقات بين فرنسا واسرائيل في مجال الطيران

# أ ـ رواية المشتريات
## الفرنسية الاسرائيلية

حينما حلق الاسطول الاسرائيلي من قواعده في صباح الخامس من يونيو ١٩٦٧ ، من أجل انزال الضربة الحاسمة بسلاح الطيران المصري ، كانت قد انقضت ثمان وأربعين ساعة على الحظر الذي فرضته فرنسا الديجولية على شحنات الاسلحة لاسرائيل .

ولو كانت الحرب استمرت عدة اسابيع أو شهور وليس ستة أيام فقط ، ولو لم يتم شل سلاح الطيران المصري ، ومن بعده السوري والاردني نتيجة للعمليات الخاطفة التي قام بها سلاح الطيران الاسرائيلي ـ لما كان هناك تقدير للضرر الذي كان سيتسبب فيه الحظر على اسرائيل ، ولما كان من الممكن على الاطلاق تصور الاخطار التي كانت ستقع ، في هذه الحالة ، على وجود الدولة .

وفي الفصول القادمة سنتناول بتوسع تاريخ الحظر ، ومغزاه ، ونتائجه السياسية والعسكرية . ولكن ، من الآن ، يجب تأكيد ان مواطني اسرائيل، بكل طبقاتهم وطوائفهم ودون فروق في وجهات النظر ، ليسوا على استعداد لنسيان ما

فعلته فرنسا من أجل بلادهم خلال السنوات ١٩٥٥ ـ ١٩٦٧ . ان الحظر الذي فرض في ٣ يونيو ، قبل نشوب الحرب بيومين ، لن يجعل الاسرائيليين ينسون حقيقة أنه في عام ١٩٦٧ ، كما حدث في عام ١٩٥٦ أثناء حملة سيناء ، كانت الطائرات والمدرعات الفرنسية هي وسيلة انتصار اسرائيل .

وقد قال أحد المهندسين الرئيسيين للاتفاقية الفرنسية ـ الاسرائيلية التي مهدت الطريق لعملية سيناء عام ١٩٥٦ ـ عضو الكنيست شمعون بيرس ـ في عام ١٩٥٧ : « لقد تجاهلت انجلترا احتياجاتنا . وأعطت لنا الولايات المتحدة الامريكية عناوين أخرى . وخافت شعوب أخرى خشية أن يؤدي الامر الى التورط في نزاعات مع ناصر الموفق . وكان الفرنسيون هم الوحيدين الذين قرروا أن يكونوا اصدقاء لنا في ساعة الضيق ، أصدقاء يعطون لنا ما نحن في حاجة اليه، وهو الشيء الذي نعتقد أننا فيحاجة اليه من أجل دفاعنا»(١)

قال كذلك :

« هبت فرنسا لمساعدتنا في أكلح أيام وجودنا . وأعطتنا ما طلبناه ، وفعلت هذا بكرم فرنسي ودون أية شروط ـ ربما فيما عدا شرطين عرضتهما علينا ، وقبلناهما : الشرط الاول كان ، أن ننجح ـ وهكذا نجحنا ؛ وكان الشرط الثاني ، أنه مع أن الصداقة ستكون صريحة ، الا أن التعبيرات العملية عنها ستأتي في هدوء . وأقيمت صداقة علنية ، وطورت العلاقات في هدوء .

---

(١) المرحلة القادمة ، بقلم شمعون بيرس ، ص ـ ٤

« وأنا أعرف ، أن هناك بيننا أشخاص ، كانوا يريدون ، ربما بسبب العادة ، أن يضعوا مكبر صوت ، كبير على أفواه صديقتنا ..

ونجح شمعون بيرس ، الذي كان في البداية المدير العام لوزارة الدفاع الاسرائيلية ، وبعد ذلك نائب وزير الدفاع واليد اليمنى لبن جوريون ، خلال عام ١٩٥٤ في اقامة العلاقة الاولى مع حكومة بيير منديس فرانس ، الذي صدق على بيع تشكيل من طائرات « الاوراجان » لاسرائيل . وكان العقد الاول هو بمثابة بداية لشراء ست طائرات من طراز « ميستير ٢ » ، ومبررا لشراء ١٢ طائرة من طراز « ميستير ٤ » . ولكن كان ما زال مطلوب الكثير من المحادثات والخطوات اللانهائية بين مندوبي اسرائيل ورؤساء الجيش الفرنسي . ومرت أزمتين حكوميتين بفرنسا ، قبل ان تهبط الطائرة « الاوراجان » الاولى في اسرائيل ، في شهر اكتوبر عام ١٩٥٥ .

ولم تخف وزارة الخارجية الفرنسية ، الكي ـ دورسي المشهورة ، نفورها من أي فكرة لبيع الطائرات والاسلحة لاسرائيل ، مع أن ناصر وقع في هذه الفترة على صفقة أسلحة مع براغ وكان على وشك أن يتسلم بموجبها مائتي طائرة من طراز « ميج ١٥ » و « ميج ١٧ » ، وحوالي ثلاثين قاذفة من طراز « اليوشن » .

وعلى أي حال ، فان فرنسا كانت شريكة لحلفائها الغربيين ، بريطانيا والولايات المتحدة الامريكية في « التصريح الثلاثي » الذي كان هدفه اقرار السلام في الشرق الاوسط ،

وضمان الحدود الحالية ، والذي يستوجب التشاور الثلاثي بشأن كل صفقة أسلحة تمس هذه المنطقة .

واخيرا ، أعرب سلاح الطيران الفرنسي ـ الذي لم يعارض بيع «الاوراجان» لاسرائيل ـ عن معارضته للتغييرات التي فرضت على خطة عمله بواسطة بيع الطائرات الاثنتي عشرة من طراز « ميستير ٤ » لاسرائيل . وعرض رجال القيادة في سلاح الطيران الفرنسي على الاسرائيليين شراء طائرات من طراز «ميستير ٢» بدلا من طائرات «ميستير٤» . ولكن خبراء سلاح الطيران الاسرائيلي ، الذين اجتمعوا في باريس حول السيد شمعون بيرس في خريف عام ١٩٥٥ ، رفضوا هذا الاقتراح . وكانوا قد اكتسبوا أصدقاء كثيرين في سلاح الطيران الفرنسي وعرفوا ، ان « الميستير ٢ » لن تفي باحتياجاتهم .

ويحكون ، أن بيرس اقنع بواسطة خبرائه ، ولم يتردد في توريط أحد رجال القيادة في وزارة الدفاع الفرنسي ، وذلك بعرضه السؤال التالي عليه : « هل كنت تسمح لطياريك ان يحلقوا بطائرات « ميستير ٢ » ضد طائرات « الميج ١٥ » او « الميج ١٧ » ؟ » .

وكان الانتظار طويلا ، ولكن في النهاية حصل سلاح الطيران الاسرائيلي ، على الشحنة الاولى في ابريل ١٩٥٦ ، وكانت عبارة عن تشكيل من طائرات « الميستير ٤ » الطائرة التي أطلق عليها طياروها « الاعجوبة الطائرة » . وفي أثناء التدريبات ، في البداية في فرنسا وبعد ذلك في اسرائيل ، اقتنع الطيارون الاسرائيليون ، أنه مع حلول ساعة الاختبار ، سيمكن « للميستير ٤ » ان تنازل طائرات « الميج » التشيكية والسوفييتية .

ومن خلال فيضان الكتب والوثائق التي صدرت في فرنسا وفي البلدان الاخرى عن عملية « قادش » ، أصبح معروفا مدى الكرم الذي أرسلت به فرنسا ، عشية الحرب ، المعدات الحربية من كل الانواع ، والذخيرة والطائرات ، الى اسرائيل . وحلقت ٤٨ طائرة « ميستير ٤ » من قواعدها في فرنسا ومن مصانع مارسيل داسو ، من أجل استكمال التشكيل الجوي في اسرائيل ، الذي حصل على ١٢ طائرة « ميستير ٤ » من قبل – بعد ألف صعوبة وصعوبة – في بداية ذلك العام. (١)

وكان طريق « الميستير » الى اسرائيل طريقا طويلا . كان لا بد من التحايل بشتى انواع التحايلات من أجل استخدام قواعد مرحلية في شمال افريقيا ، وفي كورسيكا، أو في برنديسي في ايطاليا . وهذه العملية الهائلة ، التي نفذت في الاسابيع السابقة لعملية « قادش » ، كان يجب أن تظل محفوظة بمثابة سر دفين ليس فقط بالنسبة للدول العربية وحلفائها ، بل كذلك بالنسبة لدوائر معينة في الحكومة الفرنسية ، التي لم تعرف شيئا عن العملية التي كانت في مراحل التخطيط ، والتي أعدت أدق تفاصيلها في صيف ١٩٥٦ بواسطة مجموعة محدودة من الشخصيات الفرنسية برئاسة السيد جي موليه والسيد بورجيس مونوري .

كانت هناك صعوبة واحدة ، بدا أنه لن يمكن التغلب عليها، ولكنها ازيحت هي الاخرى الطريق : من الطريق من الناحية الفنية، لا تستطيع القواعد الاسرائيلية أن تستوعب خلال فترة زمنية قصيرة الى هذا الحد ، هذه الكمية الهائلة من

---

(١) مضى الآن اكثر من خمسة عشر سنة على حرب السويس وكشفت اسرائيل والقوى الامبريالية أوراقهما ، ولا بد أن يأتي وقت آخر تكشف اسرائيل ومعها الامبريالية الجوانب الخفية من حرب حزيران. المترجم .

الطائرات ، التي تصل سرعتها الى ماخ واحد . وكان لا بد من نقل جزء من منشآت القاعدة الفرنسية في رايموس الى اسرائيل في سرية مطلقة ، وذلك لضمان صيانة وتشغيل هذا الاسطول الجوي .

وفي نفس الوقت باعت فرنسا لاسرائيل الطائرات الاولى من طراز « نورد اطلس » وأعدت كذلك عددا من الطائرات من هذا الطراز ، وكذلك من طائرات النقل من طراز « داكوتا » ، من اجل الانزال المظلي .

وفي ٢٩ اكتوبر أنزلت هذه الطائرات قوة اسرائيلية على مسافة عدة كيلومترات فقط من قناة السويس .

واخيرا ، وصل تشكيل من القاذفات من طراز « فاتور » الى اسرائيل متأخرة بشكل لم يتح لها الاشتراك في المعركة . وبالرغم من جهود الفنيين الفرنسيين ، الذين تلقوا أمرا باعداد هذه الطائرات ، فانه لم يتح لها أن تصل الى اسرائيل الا بعد فترة من نهاية عملية سيناء ، في بداية ١٩٥٧ . ولم تستعملها اسرائيل ، اذن ، في هذه المعركة . وعلى أية حال ، فانه كما ذكرنا من قبل ، كانت اتفاقية ــ سيفر ، تحظر على أي طائرة اسرائيلية مهما كانت، أن تجتاز قناة السويس ، واقتصرت مهام سلاح الطيران الاسرائيلي على محاربة العدو في أرجاء سيناء وعلى تقديم المساعدة التكتيكية لمدرعات اللواء ديان لدى انطلاقها السريع في شبه الجزيرة .

وانتظر التشكيل الاول من طائرات « الفاتور » ــ والطائرات التي زودت بها اسرائيل مؤخرا ( حصلت اسرائيل حتى يونيو ١٩٦٧ على ٢٤ طائرة « فاتور » ) حتى نشوب « حرب الايام الستة » ، وقامت فيها بمهام صعبة للغاية ،

ولا سيمـــا المهام التي لم تكن متوقعة من قبل ، لا من جانب المخططين ولا المنتجين ...

وفي ٢٩ اكتوبر ١٩٥٦ ، بعــد أن انزلت ١٦ طــائرة « داكوتا » و « نورد اطلس » أربعمائة جندي اسرائيلي مــن المظليين(١) في ممر متيلا الاستراتيجي الذي يؤدي من شبه جزيرة سيناء الى قناة السويس ، أتيح « للميستير ٤ » أن تثبت عظمتها في القتال .

طاردت طائرتان فرنسيتان من هذا الطراز ـ بعد بدء العملية بساعات معدودة ـ اربع طائرات « فمبير » مصرية ، وانطلقت وراءها واسقطت اثنتان منهمـــا في معركة جوية . اما الطائرتين الاخرتين ففرتا الى قواعدهما .

ولم يتدخل سلاح الطيران المصري على الاطلاق في المرحلة الاولى من القتال ـ حينما أنزلت طـــائرات « الداكوتا » و «النورد اطلس» المظليين في أعماق سيناء . ومن المحتمل ان العدو ضللته مكيدة اسرائيلية : في هذا اليوم طارت عدة طائرات من طراز « ماتيور » القديمة مــن سلاح الطيـــران الاسرائيلي فوق منطقة العريش في مقدمة سيناء .

وفي ٣٠ اكتوبر نشبت المعركة الجوية الاولى بين (٢) « ميستير ٤ » و « ميج ١٥ » مصرية . وانتهت المعركة بانتصار اسرائيلي ، تم تحقيقه بسهولة بواسطــة طيــار حاذق للغاية على الطائرة السوفييتية . ولكن غداة هذا اليوم

---

(١) أحد مؤلفي كتاب « الحظر ـ ميراج ضد الميج » وهو أوري دان كان من بين هؤلاء المظليين .

(٢) أرجو أن يلاحظ القاريء ان كل المعارك الجوية التي خاضها طيارون اسرائيليون مع طيارين عرب قد حقق الطيارون الاسرائيليون فيها الغلبة ، وبطريقة غير عادية كما تذكر اسرائيل ، مما يثبت حرص العدو الاسرائيلي على اثبات التفوق والبطولة المزعومة .

فقدت اسرائيل طائرة من طراز « ميستير ٤ » أصيبت بنيران المدافع المضادة للطائرات فوق شرم الشيخ. وقد تمكن الطيار من انقاذ نفسه والهبوط بسلام بالمظلة . وخفت طائرة ذات محرك واحد صغيرة لانقاذه بعد ذلك .

ويوضح الجدول الاحصائي الذي نشره سلاح الطيران الاسرائيلي بعد عملية « قادش » دور سلاح الطيران في هذه المعركة :

٧٦٪ من طلعات الطائرات المقاتلة خصصت للمساعدة التكتيكية للقوات البرية .

١٣٪ من الطلعات أعدت لنقل قوات المظليين .

١٥٪ فقط من الطلعات كانت للمطاردة وللمعارك الجوية .

وكانت اتفاقية سيفر هي التي حالت دون اظهار سلاح الطيران الاسرائيلي لمقدرته في هذه المعركة . وفقط في عام ١٩٦٧ تمت هذه المظاهرة للقوة الجوية ، على مشهد من العالم كله ، الذي أخذته الدهشة من مقدرة سلاح الطيران الاسرائيلي .

ويخطيء من يعتقد ، أن الطائرات من طراز «ميستير٤» التي بقيت في اسرائيل بعد عملية « قادش » قد فقدت قدرتها على القتال حينما طغت عليها طائرات «الميراج» — في السنوات ١٩٦١ — ١٩٦٧ ، وان كان صحيحا ان «الميراج» رفعت المقدرة الجوية الاسرائيلية الى رقم قياسي جديد .

حدد المنتجون الفرنسيون ، أن فترة طيران الطائرة « الميستير ٤ » لا تزيد عن ٩٠٠ ساعة طيران . ولكن هذا الرقم تم تجاوزه بنسبة كبيرة بواسطة طائرات « الميستير » التي خدمت اسرائيل خدمة عجيبة خلال السنوات ١٩٥٦ ـ ١٩٦٧ .

وفي عام ١٩٦٧ صرح الملازم أول زوهر ، الفني المعروف في تشكيل « الميستير ٤ » :

اننا نطير منذ أكثر من عشر سنوات بطائرات « الميستير ٤ » . وبالطبع انقضى وقت طويل منذ أن تجاوزت طائرات « الميستير » التي في حوزتنا التسعمائة ساعة المحددة لها . وأنا شخصيا ، لست أعتقد ، ان في رأينا التخلي عن هذه الطائرة . وبالفعل ، فاننا فعلنا كافة ما في مقدرتنا من أجل صيانتها على أحسن وجه . وفي القتال لا تستطيع «الميستير ٤» ان تنازل الطائرة «الميج ٢١» أو «السوخوي ٧» وان كان هناك شواذ لذلك .

وفي «حرب الايام الستة» كانت هناك طائرات « ميستير ٤ » أسقطت طائرات « ميج ٢١ » . ولكن على وجه العموم ، أعددنا « الميستير ٤ » من أجل مهام المساعدة التكتيكية ، أو لمهاجمة الاهداف على الارض .

« وفي ايام السلم تستخدم « الميستير ٤ » كطائرة تدريب للطيارين الشبان في المرحلة الوسط ـ بين «البوجيه ـ ماجستير» و « الميراج » . وكيفت الطائرة لاحتياجات جديدة واجريت فيها تغييرات فنية وميكانيكية . ونحن اليوم نصلح بأنفسنا الطائرات النفاثة من طراز «ميستير» وهناك بعض

قطع الغيار نقوم بانتاجها في اسرائيل – وهو الامر الذي يمكننا من ألا نكون مرتبطين بالمنتج الفرنسي ، وعلى الاخص في أيام الحظر ...

« انها طائرة ممتازة بها صفات مشتركة كثيرة مع شقيقتها الكبرى « الميراج » . كان هذا فيما يتصل بطائرات « الميستير » ، ولكن ماذا قيل عن حقيقة ان اسرائيل استخدمت في عام ١٩٦٧ ايضا الطائرة « الاوراجان » ، التي كف المنتجون الفرنسيون عن انتاجها منذ فترة كبيرة ، والتي قذفت بها فرنسا الى كومة الخردة ؟ قامت هذه الطائرة بمدافعها الاربعة عيار ٢٠ ملليمتر ، وقنبلتيها التي تزن كل واحدة منهما نصف طن ، بدور فعال في حرب عام ١٩٦٧ ، واشتركت في كل عمليات القصف والمساعدة التكتيكية ، ونازلت مرة تلو الاخرى الطائرات المصرية والسورية التي تتفوق عليها نظريا . وأرغم الثمن المغالي فيه للطائرات الحديثة سلاح الطيران الاسرائيلي على استغلال الادوات التي في حوزته حتى الحد الاقصى ، وتجاوز في كثير من الاحيان المعدلات الشائعة في الدول التي زودته بمعداته . وبالفعل ، فان دولا مثل فرنسا من المحتمل أن تكون اكثر « تبذيرا » ، لان في متناول يدها ان تجدد دائما اسلحتها في البر وفي الجو .

وكانت الطائرة الاسرع من الصوت الحقيقية الاولى ليست « الميستير ٤ » بل « السوبر ميستير » التي اشتراها سلاح الطيران الاسرائيلي . وكان الطلب الاول لاسرائيل هو لتشكيل واحد من « السوبر ميستير » . وأدمجت هذه الطائرة في الجهاز القتالي لسلاح الطيران ، ومنذ عام ١٩٥٩ ، اصبحت تشاهد

في سماء اسرائيل ـ منذ ان بدأت استعراض عيد الاستقلال لذلك العام .

وقال قائد سلاح الطيران في ذلك الحين ، الالوف عيزر وايزمان ، في عام ١٩٥٩ ، لدى عودته من المعرض الجوي الدولي في بورجه :

«ان السوبر ميستير »التي عرضناها هذا العام علانية، هي ابن جدير بأسرة «الميستير» .

« انها أحسن طائرة من نوعها ، تنتج في غرب اوروبا . وليس لدى الانجليز طائرة كهذه ، حيث انها تتفوق على « الهانتر » البريطانية ، وكذلك فان « اللايتننج » ما زالت غير تنفيذية بعد » .

ولدى حديثه عن العلاقات بين سلاح الطيران الاسرائيلي والفرنسي ، صرح وايزمان بقوله :

« انني أعتقد ان علاقاتنا قائمة على الاحترام المتبادل. ان الفرنسيين يعرفون أننا ننتج الحد الاقصى الممكن من العتاد الجوي الذي ينتجونه » .

وتم التصديق على بيع « السوبر ميستير ب ٢ » ـ الطائرة المقاتلة الاسرع من الصوت الاولى في اوروبا ، والتي اشترت منها اسرائيل أربعة اسراب ـ بواسطة الجمهورية الرابعة والتي نفذت الاتفاقية الخاصة بها بواسطة الجمهورية الخامسة . ولم يكن الامر كذلك بالنسبة لطائرات «الميراج».

كانت طائرة « الميراج C-3 » الاعجوبة الفنية التي وصلت الى سرعة ٢،١٥ ماخ ـ في نظر الخبراء الاسرائيليين ـ اكبر منافس « للميج ٢١ » ، التي بدأ الاتحاد السوفييتي

في تزويد كل من مصر وسوريا بها بعد « الميج ١٧ » و « الميج ١٩ » . وكانت الاركان العامة الفرنسية ، وبالطبع منتجو « الميراج » ، متفقين في الرأي مع الاسرائيليين ، وكانوا على استعداد لبيعها لاسرائيل . وتم التوقيع على اتفاق مبدئي بين مندوب اسرائيل ، شمعون بيرس ، ووزير الحرب السيد بيير مسمير (١) . ولكن كان لا بد من تحويل الاتفاقية لكي تصدق عليها وزارة الخارجية الفرنسية . وبدلا من التصديق على الاتفاقية عارضت « الكي دورسي » معارضة شديدة بيع « الميراج » لاسرائيل . وبدا للديبلوماسيين الاسرائيليين ، انه سيكون من المستحيل التغلب على حجر العثرة هذا . وعلم الاسرائيليون ان وزير الخارجية كوف دي مورفيل ، قد ادلى برأي سلبي، وقد ألغى هذا الامر الاتفاقية التي وقعها وزير الحرب بصورة أوتوماتيكية .

وبدأت مرحلة جديدة استمرت شهرين من المحادثات اللانهائية ـ على غرار قضية ١٩٥٤ ـ ١٩٥٥ ، حينما طلبت اسرائيل شراء الطائرات الاولى من طراز « اوراجان » . وهذه المرة ايضا كانت المشكلة في أساسها سياسية . سارعت وزارة الخارجية الفرنسية التي أرادت ان تحسن علاقات فرنسا مع الدول العربية ولا سيما مع مصر ، الى الحيلولة دون اسرائيل ودون شراء الطائرة المقاتلة الاسرع من الصوت التي تعتبر أحسن الطائرات في اوروبا .

وقدم قرار الحسم في قضية « الميراج » الى مكتب رئيس الدولة .

---

(١) يؤكد السيد ايبل توما، مدير وزارة الداخلية السابق، تحت رئاسة بورجس مونوري ، حقيقة أنه تم الحصول على الاتفاقية قبل اقامة الجمهورية الخامسة .

وفي عام ١٩٦١ اجتمعت في قصر اليزة لجنة وزارية ، كان من بين أعضائها رئيس الحكومة السيد جورج بومبيدو، ووزير الحرب بيير مسمير ، ووزير الخارجية كوف دي مورفيل . وكان الرئيس ديجول هو رئيس اللجنة . وكشف دوسيها سميكا ، مكدس بالوثائق يوضح بشكل زائد مشكلة اسرائيل . ان هذه الدولة منذ عام ١٩٥٤ هي عميل للصناعة الجوية الفرنسية ، ولذلك فقد كان من الطبيعي ان تتوجه هذه الدولة مرة اخرى الى فرنسا لكي تشتري الطائرة المقاتلة الوحيدة التي يمكنها ان تنازل الطائرات السوفييتية الاسرع من الصوت التي تدفقت على جيرانها واعدائها .

وانحاز الجنرال ديجول الى جانب بيع « الميراج » لاسرائيل . واضطر وزير الخارجية للخضوع لهذا القرار .

وحتى عام ١٩٦٧ أرسلت الى اسرائيل ستة أسراب يتكون كل سرب منها من اثنتي عشرة طائرة . وقامت طائرة «الميستير» بدور محترم في تحقيق النصر في عملية «قادش»، وان كانت لم تعمل بأقصى طاقتها بسبب اتفاقية — سيفر، وكسبت « الميراج » في حرب الايام الستة ، التي يقودها طيارون اسرائيليون ، النصر الحاسم لاسرائيل . ولكن المثالية الفرنسية — الاسرائيلية ، انتهت ، كما قلنا ، في ٢ يونيو ١٩٦٧ ، قبل نشوب الاعمال العدائية في الشرق الاوسط بثلاثة أيام . وقرر رئيس الجمهورية — الذي مكن موقفه المؤيد في عام ١٩٦١ اسرائيل من الحصول على ٧٢ طائرة « ميراج 3 - C » من فرنسا — قرر في هذا اليوم وقف كل شحنات الاسلحة المعدة لاسرائيل . وكانت اسرائيل وقعت في اواخر عام ١٩٦٦ ، أي قبل ذلك بستة اشهر فقط ، اتفاقية جديدة مع الصناعة الجوية الفرنسية . لقد طالبت اسرائيل خمسين طائرة « ميراج » اخرى ، من طراز مختلف،

معد بشكل أقل للمطاردة واكثر لمهاجمة الاهداف الارضية ولتقديم المساعدة التكتيكية . والمقصود بذلك « ميراج » « أبسط » ـ « ميراج ٥ » . وكانت الطائرات الاولى من السلسلة التي تبلغ خمسين طائرة معدة للارسال الى اسرائيل في نهاية عام ١٩٦٧ .

كذلك طلبت اسرائيل من مصانع « سيد افياسيون » تشكيلا من الطائرات الهليوكبتر من أكبر طراز ـ « السوبر برلون » (١) . وكانت أسرائيل تنوي شراء طلبيات محترمة من مصانع الصناعة الجوية الفرنسية ، التي أثبتت وجودها وزودتنا ، في الماضي ، بالادوات التي ضمنت انتصاراتنا .

وهكذا ، انتهت رواية المشتروات الهائلة التي دارت بين القدس وباريس لمدة ١٢ سنة متواصلة مع عيد الاستقلال العشرين لدولة اسرائيل ، ومع كل هذا هناك سؤال لا بد من طرحه وهو : ما الذي حدث في باريس خلال هذين الاسبوعين المصيريين في النصف الثاني من شهر مايو ١٩٦٧، وكيف ولماذا فرض الحظر في بداية يونيو ؟

---

(١) علانية ، ومع موجة هائلة من النشر ، وبالرغم من معارضة وزير الخارجية الفرنسي ، وبتأييد في مقابل هذا من وزارة الحرب الفرنسية ـ وقّع في ربيع ١٩٦٥ اللواء اسحق رابين ، والعميد عيزر وايزمان ، والمدير العام لوزارة الدفاع موشي كشتي على صفقة « السوبر برلون » في مكاتب شركة « سيد أفياسيون » في باريس .

## ب ــ من « الجسر الجوي » حتى الحظر

قبل فرض الحظر على شحنات الاسلحة من فرنسا الى اسرائيل بأسبوعين تقريبا توجهت ادارة شركة الطيران الاسرائيلية « ال ــ عل » الى ادارة شركة الطيران الوطنية « اير ــ فرانس » طالبة منها تأجير ثلاث طائرات ، من اجل اشتراكها في عملية « الجسر الجوي » الذي أقيم الى اسرائيل. وكان مدعاة للدهشة والاسف الكثير ، أن قوبل طلب الاسرائيليين بالرفض من جانب شركة « اير فرانس » . وكانت الاجابة الرسمية للفرنسيين : « جدول رحلات الطيران عندنا مشحون ، وليس في امكاننا الاستغناء عن ثلاث طائرات من أجلكم » . وفي حقيقة الامر فان شركة « اير فرانس » تلقت اشارة من أعلى بالامتناع بأي ثمن عن الاشتراك الفعال في عملية حيوية من أجل اسرائيل ، اختارت حكومة اسرائيل، حتى الان ، ان تتغاضى عنها .

ولم تكن اسرائيل ، في النصف الثاني من شهر مايو ، مستعدة للحرب التي كانت على وشك أن تنشب في أي يوم وتستمر عدة اسابيع . وما ان بدأ التوتر الكبير مع ادخال الفرق المصرية الاولى الى سيناء، واغلاق مضايق تيران، حتى قررت حكومة اسرائيل ان تضمن لجيش الدفاع الاسرائيلي

احتياطيا من العتاد والادوات الحيوية . وكانت كل لحظة غالية . ولذلك كان لا بد من نقل العتاد والاجهزة بالطيران من مصادر التمويل به الى مطار اللد . وهكذا تحولت السبع طائرات « البوينج » التي تملكها شركة « ال عل » في النصف الثاني من مايو الى طائرات نقل . وتحول مضيفو ومضيفات شركة الطيران الوطنية الى حمالين ، وقام طيارو الشركة لا بنقل الركاب ، بل بنقل العتاد العسكري . وأعد مدير « ال عل » في باريس ، يرحمئيل شيرم (١) ونوابه جدول رحلات طيران جديد وغير تقليدي ، تم تنفيذه خلال اسبوعين ، ليل نهار ، دون توقف . ونفذت طائرات «البوينج» السبعة التابعة لشركة « ال عل » خلال هذين الاسبوعين ، ما يزيد قليلا عن مائة رحلة طيران نقل على الخط بين اللد ــ اوروبا ــ اللد . وبالاضافة لطائرات « ال عل » تم استئجار ثلاث طائرات نقل من الشركة الخاصة « ايــر مايتيم » ، واشتركت هذه الطائرات هي الاخرى في عملية « الجسر الجوي » .

وكانت عملية نقل العتاد تتم بالطبع في اتجاه واحد فقط ، في الاتجاه الى اسرائيل ، ومن اجل اخلاء مكان كبير بقدر الامكان من أجل العتاد في الطائرات التي أعدت لنقل الركاب ، كان رجال « ال عل » يقومون لدى وصولهم الى هدفهم ، بخلع كل الكراسي من طائراتهم ؛ ولكن من أجل ان تكون هذه الطائرات معدة للاستعمال ، من اللد الى اوروبا كطائرات ركاب ( كان لا بد من نقل عدد لا بأس به من الركاب من البلاد الى خارج البلاد ، وهم الاشخاص الذين طلبوا

---

(١) آلان عضو مجلس ادارة شركة « ال عل » .

مغادرة اسرائيل عشية الحرب ) ، وكان يتم نقل الكراسي بالطائرات العائدة الى اسرائيل بواسطة قسم الشحن التابع لشركة « اير فرانس » ، وكانت توضع من جديد في طائرات «البوينج» الاسرائيلية في مطار اللد .

ومواطنو الدولة ، الذين احتشد جزء منهم في ذلك الحين في جنوب البلاد ، والذي كان الباقون منهم يعمل في حفر الملاجيء ، لا يعرف معظمهم شيئا عن أسطورة « الجسر الجوي » ، وعن نقل العتاد في « اللحظة الاخيرة قبل ساعة الصفر » . وفي ذلك الوقت ، جند في باريس ، وفي أماكن اخرى في اوروبا ، طلبة اسرائيليون ، لم يتم استدعاؤهم للامتثال في وحداتهم في اسرائيل ، وكانوا يعملون بمثابة حراس للشحنات وللطائرات في مطارات مختلفة ــ ومع كل هذا كان هناك مصورو صحافة أجنبية نجحوا في أن يسجلوا على شرائطهم تلك الحركة المشبوهة من الحمالين والمضيفين ــ الحمالين بجوار طائرات « البوينج » غير المعدة لأغراض النقل . وكذلك كان هناك صحفيون أجانب ، أثار شكوكهم ، وجود طائرات« ال‌عل » في مطارات وقواعد ، لم تر على الاطلاق طائرات « بوينج » مع علم ازرق مع ابيض. وفي صباح ٣١ مايو ١٩٦٧ ، استطاعت فرنسا كلها أن تقرأ نبأ من وكالة الانباء «رويتر» ، نشر في الصحف « فرانس ــ سوار» ، و « باري براس » و « الفيجارو » ، يقول أن « ثلاث طائرات بوينج تابعة لشركة الطيران الاسرائيلية « ال عل » هبطت في بوردو ــ مارينياك من أجل شحن عتاد عسكري هام » .

وفيما عدا الظهور الغريب لطائرات البوينج الثلاث التابعة لشركة «ال عل» لم يكن هناك حديث في باريس عن « الجسر الجوي » لاسرائيل في تلك الايام . ولكن بعد الحرب

بفترة قصيرة ، في ٣١ يوليو ١٩٦٧ ، قامت المجلة الاسبوعية الامريكية لشئون الطيران « أويشون ويك » بعمل تحقيق شامل لكل القضية التي وصفت قبلا . وعلاوة على ذلك : نشرت المجلة الاسبوعية الامريكية قصة قضية مجهولة اخرى وهي : نقل طائرات الهليوكبتر الى اسرائيل ، وذلك قبل أن تقوم بنشر قصة « الجسر الجوي » طراز ١٩٦٧ .

وقالت المجلة : حصلت اسرائيل في حينها على ٢٤ طائرة هليوكبتر من طراز « سيكورسكي S - 58 » تم شراؤها في الولايات المتحدة الامريكية بواسطة المانية (١) الغربية . ونقلت طائرات الهليوكبتر الى اسرائيل في اطار ترتيب سري تتضمنه اتفاقية الاقساط . وحدثت هذه الواقعة ، حسبما ورد ذلك في المصدر الامريكي ، خلال عشرة شهور في العامين ١٩٦٠ - ١٩٦١ ، بموافقة من قسم الاشراف على تجارة الاسلحة التابع لقسم الدولة ( وزارة الخارجية الامريكية .

ولفت السرية المطلقة في ذلك الوقت عملية نقل الطائرات الهليوكبتر الى اسرائيل ، وكذلك الجيش الالماني ، الذي دهش حينما عاد طياروه عدة مرات بأيدي خاوية من ميناء بريمان ، حيث اختفت الطائرات الهليوكبتر التي أعدت بصورة رسمية لألمانيا من هناك ، ولم يعرف السر ، وأقام لجنة تحقيق . وتوقف الجيش الالماني عن تحقيقاته بعد أن تلقى بيانا غير رسمي من وزارة الدفاع الالمانية الغربية ، أوضح للجنرالات المصابين بالدهشة سر الاختفاء المريب لطائرات الهليوكبتر من فوق أسطح السفن الالمانية ، التي نقلتها من الولايات المتحدة الامريكية حتى ميناء بريمان . كذلك حدث

---

(١) قد يتضح شيء في هذا المقطع عن العلاقة بين اسرائيل والولايات المتحدة في حرب الايام الستة «المترجم» .

في الولايات المتحدة الامريكية في هذه الفترة ، «سوء تفاهم» بين من عرفوا ، واولئك الذين لم يعرفوا شيئا عن الصفقة السرية ، مما دفع الـ « P. B - I » لفتح تحقيق دقيق ، الى أن تلقى أمرا من قسم الدولة بالكف عن هذا .

وحكت المجلة الامريكية فيما يتصل بمثل هذه العمليات حادثة نقل نموذجية لطائرات الهليوكبتر :

تقوم سفينة النقل الالمانية بشحن ست طائرات هليوكبتر من طراز سيكورسكي من ميناء امريكي ، ثم ترسو في ميناء في جنوب اوروبا ، مثل انتفربن أو روتردام ، وبينما هي مربوطة هناك بجوار سفينة اسرائيلية ، وتحت ستار الليل يتم نقل طائرتي الهليوكبتر من سطح السفينة الالمانية الى شقيقتها الاسرائيلية ؛ وبعد ذلك تواصل السفينة الالمانية طريقها حتى ميناء برايمان ، وهناك تقوم بتفريغ سائر طائرات الهليوكبتر ، المعدة للجيش الالماني ، الذي يكون بانتظار تلقي ست طائرات ، ولا يتلقى سوى أربعة .

وفي رأي المصدر الامريكي ، حصلت اسرائيل ، بهذه الطريقة ، على ٢٤ طائرة هليوكبتر ، بالاضافة الى سبع طائرات هليوكبتر من نفس الطراز قامت بشرائها بصورة مباشرة وبشكل رسمي في الولايات المتحدة الامريكية . وفقدت اسرائيل أربع أو خمس طائرات من هذا الطراز ، منذ ذلك الحين ، نتيجة لحوادث مختلفة ، ولكن لم تصب أي طائرة منها خلال الحرب .

وبعد ذلك تسرد المجلة قضية « الجسر الجوي » فرنسا ـ اسرائيل ، الذي تم تنفيذه عشية الحرب ، كما تم وصفه عالميا . وتقول أن وجود « الجسر » عرف حينما شحنت طائرة « ال عل » في مطار امستردام شحنة عسكرية افرغت هناك ، قبل هبوط الطائرة الاسرائيلية بفترة قصيرة ، بواسطة طائرة نقل فرنسية .

ومن أجل عمليات الهبوط في المطارات والقواعد المختلفة والقريبة ، حصلت طائرات « ال ـ عل » على تصريحات هبوط عادية . ويحكي « الالوف ـ مشفه » (العقيد) شلومو لهط ، مدير «ال عل» السابق ، للمجلة الامريكية فيقول : « كانت أبراج المراقبة في أوروبا ترد في بعض الاحيان على الطائرات الاسرائيلية ردودا غريبة :

بعد أن اعتادت هذه الابراج على جدول رحلات الطيران غير العادي الذي تقوم به الطائرات الاسرائيلية، كانوا يستقبلون طائراتنا باذاعات كانت تبدأ بكلمة « شالوم » ( سلام ) » .

وكانت طائرات « ال عل » تعمل في المتوسط ، خلال فترة « الجسر الجوي » من ١٤ الى ١٦ ساعة في اليوم ، وكلما كان يقترب موعد الحرب ، كانت توجه عمليات هبوط وتحليق الطائرات في اللد الى ساعات الليل . وكانت عملية الشحن والتفريغ تقسم في زمن قياسي .

وعلى ضوء القصة عن « الجسر الجوي » يتضح الان لماذا لم ينجح اسرائيليون كثيرون للغاية ممن كانوا في أوروبا، وارادوا الوصول الى البلاد قبل نشوب المعارك ، في الوصول مع انهم كانوا يرون بأعينهم طائرات « ال عل » تهبط في المطارات المختلفة . وكانت هذه الطائرات توجه ، فور هبوطها ، الى مطارات اخرى ، من أجل ان تنقل من هناك العتاد الغالي . ومع كل هذا فقد استطاع قلة من المسافرين « التسلل » الى طائرات « ال عل » ، بالرغم من الحظر المفروض على نقل المسافرين . وقد حكي أحد الركاب ، الذين تمكنوا بعد ذلك من الحرب على جبهتين ، أنه لعدم وجود

اماكن في الطائرة ، التي كانت مملوءة تماما بالعتاد ، اضطر لأن يقضي الرحلة كلها ، من أوروبا حتى اسرائيل واقفا ...

وكان أحد الركاب الذين استقلوا احدى الطائرات التي تقوم بنقل العتاد العسكري ، هو وزير الخارجية أبا ايبن : حيث انه اتخذ قرار رحلته الى باريس ولندن ونيويورك في ٢٢ مايو ، قبل منتصف الليل بلحظات معدودة ، ثم نقل وزير الخارجية الساعة الثانية تقريبا ، على متن طائرة « بوينج » خالية ، هبطت الساعة السادسة صباحا في مطار أورلي .

وليست « مساهمة » الرئيس ديجول الجهد الحربي لاسرائيل ، في يوم الجمعة ٢ يونيو ١٩٦٧ ، صورة الحظر : في هذا اليوم ، في ساعات الظهر ، استقبل الرئيس في قصره وزير الخارجية كوف دي مورفيل في اللقاء الاسبوعي الدائم لهما .

« لا بد من وقف تزويد اسرائيل بالاسلحة على الفور » ، أمر الرئيس الوزير ، الذي كان متفقا معه في الرأي ، بشأن الحكم الصادر ، واسرع بابلاغه لكل وزراء الحكومة الذين يعنيهم الامر ، ولا سيما وزير الحرب بيير مسمير ، الرجل الذي وقع شخصيا على صفقات الاسلحة الفرنسية — الاسرائيلية منذ قيام الجمهورية الخامسة . وفي الغد في ٣ يونيو ، استدعي مندوب اسرائيل في باريس ، السيد يوحانان ماروز ، الى مدير قسم الشرق الاوسط في وزارة الخارجية ، السيد لابل :

« علي أن اخبرك ان حكومة فرنسا قررت وقف تزويد كل بلاد الشرق الاوسط بالاسلحة بصورة مؤقتة » تحدث

الموظف الكبير بلهجة أسف على مسمع من الديبلوماسي الاسرائيلي .

وقال المندوب الاسرائيلي « ان هذا القرار من حكومة فرنسا هو مؤسف للغاية » . وأضاف قائلا «انه لمن المدهش أن تتخذ حكومتك هذه الخطوة تجاهنا في الوقت الذي تبدي فيه حكومتي في الازمة الحالية قدرا كبيرا من ضبط النفس والتحكم . ان قرار حكومة فرنسا ، في هذه الظروف ، هو بمثابة اعطاء جائزة للمحرضين على الحرب » .

وصمت مدير قسم الشرق الاوسط . وشعر يوحانان ماروز ، أن المحادثة انتهت على هذا النحو . وقام لتوديع الموظف الكبير ، ولكن قبل ان يغادره ، أضاف قائلا :

« انني أفترض أنه لدى حكومة فرنسا انباء بأن السوفييت هم الاخرين سيفرضون حظرا على شحنات الاسلحة الى الشرق الاوسط » .

ولم يتلق الديبلوماسي الاسرائيلي ردا على ذلك من الموظف الفرنسي ، الذي اكتفى بابتسامة حرجة . وعاد حانون ماروز الى السفارة ، وقدم تقريرا عن فرض الحظر ــ الذي كان على وشك بدء التنفيذ في منتصف الليل ــ الى وزارة الخارجية في القدس . وبعد مرور عدة ساعات ، يوم السبت بعد الظهر ، تم استدعاؤه مرة اخرى الى وزارة الخارجية الفرنسية ، وهذه المرة ــ لدى مستوى أكبر : السيد بومارشي ، مدير القسم السياسي ، والرجل الكبير بعد وزير الخارجية في الوزارة ــ وطلب اليه أن يأتي اليه فورا .

« قدم لي السيد مدير قسم الشرق الاوسط ، السيد

لابل ، من محادثتكم هذا الصباح ، وعن ردك . وأنا استطيع أن أفهم روحك » ، وحاول بومارشي أن يهدىء من روع الديبلوماسي الاسرائيلي على أي نحو . « بودي أن أؤكد ، ان حكومتي تتخذ خطوة مؤقتة تماما ـ وهي خطوة ستستمر فترة قصيرة للغاية . وعليك أن تفهم ان كل شيء مرتبط بالتطورات في الشرق الاوسط . وأشكرك اذا قمت بتبليغ ذلك لحكومة اسرائيل » .

ولكن ، لم يكن باستطاعة مدير القسم السياسي هو الآخر ، بالفعل ، الا أن يصدق على بشرى الحكم الصادر ، الذي ابلغ الى اسرائيل في ذلك الصباح : ابتداء من منتصف الليلة الواقعة بين ٣ ، ٤ يونيو ، تتوقف شحنات الاسلحة من فرنسا الى الشرق الاوسط ، أي الى اسرائيل ، وذلك لانه حتى هذا الوقت ، لم تكن هناك أي دولة عربية في الشرق الاوسط في حاجة الى أسلحة فرنسية .

وفي نفس اليوم ، يوم السبت ٣ يونيو ، تلقى أيضا رئيس وفد وزارة الدفاع في باريس ، الالوف ليمون ، بيانا مشابها ، عن فرض الحظر ، من وزير الحرب بيير مسمير ، أثناء استقبال أقيم في حديقة الوزارة ، في شارع سانت دومنيك . وحاول مسمير هو الآخر أن يهدىء من روع مندوب وزارة الدفاع في باريس فقال له : « ان هذا قرار مؤقت » .

وتمت محادثة اخرى بين المندوب ماروز ومدير القسم السياسي لوزارة الخارجية السيد بومارشي ، يوم الاثنين ٥ يونيو ، في الصباح . تلقت السفارة الساعة ٨٫٢٠ من اسرائيل بيانا عن بدأ المعارك ، وطلب منها أن تبلغ حكومة فرنسا بذلك بصورة رسمية . وقام ماروز ، الذي افترض

ان الموظف الفرنسي موجود في تلك الساعة في منزله ، بادارة رقم تليفونه الشخصي . ولكن بومارشي الذي كان قد سمع في الساعة الثامنة من محطات الاذاعة نبأ بدء المعارك كان في ذلك الوقت في طريقه الى وزارة الخارجية . وتم ابلاغ بيان حكومة اسرائيل في الساعة ٨،٥٠ ، بواسطة محادثة تليفونية بين ماروز وبومارشي ، لحكومة فرنسا .

واستمر الحظر ابتداء من ٤ يونيو . وسمحت حكومة فرنسا للصناعة الفرنسية بتزويد اسرائيل بقطع الغيار أو بالادوات الموصوفة بأنها « غير هجومية » . ولم يتم طلب أي شحنات جديدة من الادوات أيا كان نوعها من الصناعة الفرنسية منذ ذلك الحين وحتى اليوم ، وكل ما زودت به اسرائيل يشكل مجرد جزء صغير من الطلبات التي قدمت للصناعة الفرنسية قبل الحرب بفترة طويلة .

ومنذ ذلك الحين لم يتوقف صراع مندوبي اسرائيل في باريس لالغاء حكم الحظر المفروض ـ حسب أقوال البيان الرسمي لحكومة فرنسا في خريف ١٩٦٧، على تزويد اسرائيل بطائرات « الميراج ٥ » فقط . ولكن طوال كل هذه الفترة ، منذ ذلك الحين وحتى اليوم ، قدمت لحكومة فرنسا وثيقة رسمية واحدة ، تطالب ، باسم حكومة اسرائيل ، باستئناف شحن الطائرات . وفي هذه المذكرة ورد : انه منذ ١٣ سنة تقوم اسرائيل بتزويد نفسها بأسلحة بصورة شبه احتكارية من فرنسا ، مقابل أموال كثيرة . ووجدت اسرائيل في فرنسا تزويدا فنيا كبيرا ، ولكنها شكلت ، من جانبها ، عنصرا هاما في تطوير صناعة الاسلحة الفرنسية ، وعلى الاخص الصناعة الجوية . والحظر الذي تم فرضه على شحنات الطائرات ، والذي يؤدي بصورة طبيعية الى الغاء كل الطلبات الاخرى

للطائرات ، ليس عادلا ويضر باسرائيل . « ونحن نطاب بصورة عاجلة أن يتم استئناف شحن الاسلحة ، ولا سيما الطائرات ، كما كان الامر في الماضي » .

والحق بالمذكرة قائمة تفصيلية لمجمل العتاد العسكري الذي اشترته اسرائيل من فرنسا منذ سنوات الخمسينات وحتى اليوم ، والذي يقدر - في اطار المذكرة - بعدة مليارات من الفرنكات الجديدة (١) .

---

(١) ٥ فرنكات جديدة تساوي ، تقريبا ، دولارا واحد ، أي - ٣٫٥ ليرة اسرائيلية .

## ج ـ ما بعد الحظر

حقق سلاح الطيران الاسرائيلي بعض المكاسب ذات الاهمية الاستراتيجية من الدرجة الاولى. بالاضافة الى النصر والقضاء على طائرات العدو. لقد منحته نتائج الحرب مميزات كان يتمتع بها العدو في الماضي . وحسنت المناطق الجديدة ، التي كان يحتفظ فيها العدو بعدة مطارات ، وزادت من أوقات التحذير لدى اسرائيل . وكسب سلاح الطيران الاسرائيلي ١٥ دقيقة للانذار الجوي ، وهو وقت غال بلا حدود ، من الممكن خلاله مطاردة طائرات العدو المقتربة . واختلف الموقف من هذه الناحية تماما . قبل الحرب كان بامكان طائرات الميج الوصول من مطار العريش الى منطقة تل ابيب خلال ٤ دقائق . والان اصبح سلاح الطيران الاسرائيلي قريبا من الاهداف المصرية الحيوية ـ وعمليات القصف عميقة المدى ، ابتداء من يناير ١٩٧٠ ، هي الدليل القاطع على هذا التغيير .

ومكن هذا التغيير من نشر قوات الطيران الاسرائيلية بصورة ناجحة ، ومن زيادة القدرة على الامتصاص في حالة قيام هجوم عربي ، قد اخرج سلاح الطيران واثقا من نفسه كذلك فيما يتصل بالقدرة التنفيذية لديه . وتبددت تماما

المخاوف التي أعربوا عنها أكثر من مرة في السنوات الاخيرة بشأن تأثير الصواريخ جو ـ جو وارض ـ جو ، وكذلك تأثير اجهزة الكشف المجهزة على نسب القوى ، وذلك خلال الحرب وبعدها . وأثبت سلاح الطيران انه من الممكن أن يقوم بعملية مفاجئة مطلقة ـ حتى حينما تكون امامه وسائل تحذير واكتشاف مجهزة وكذلك بطاريات صواريخ . وكانوا مقتنعين في سلاح الطيران أن العنصر الانساني ما زال هو الحاسم . وبعد الحرب زاد هذا الاقتناع بنسبة سبعة أضعاف .

وبالرغم من ذلك كان لا بد من الاستعداد للمستقبل ؛ ولاحتمال نشوب حرب جديدة لن تكون بالضرورة مشابهة للحرب السابقة . وكان هذا هو الوجه الثاني للعملة . فبعد نهاية الحرب بدأ سلاح الطيران في التفكير في أكثر الاحتمالات تطرفا ، وفي الحرب الجديدة ، التي سيواجه فيها ظروفا أصعب . وقال المسئولون عن الخطط التنفيذية : هزمنا الجيوش العربية ، ولكننا أمطنا اللثام بالضرورة عن أساليب العمل الخاصة بنا كما كشفنا للعدو عن بعض نقاط ضعفنا الهامة . وبدأ المصريون بمساعدة الروس في اعداد ، وسائل دفاع جديدة ، وكان على سلاح الطيران ان يفكر في كيفية تحييد هذه الوسائل الجديدة . وتم تغيير الخطط التنفيذية ، وكذلك خطط التدريب وفقا لذلك .

وتعلم العرب في حرب الايام الستة مغزى الضربة الجوية المفاجئة التي تبدأ بها الحرب . وكان لا بد من الآن فصاعدا من افتراض أنه في حالة صدام آخر سوف يسعون

---

(١) هذا الفصل من كتاب « أجنحة فوق السويس » لزئيف شيف .

لتقليد اسرائيل او على الاقل يحولون بينها وبين أن تكرر بسهولة ما فعلته قبل ذلك بنفس النجاح . وبعد الحرب حاول احسن الخبراء تحليل عوامل الانتصار الاسرائيلي . وأشاروا الى خمسة عوامل رئيسية :

١ ــ مخابرات ممتازة : عرفت اسرائيل ما يحدث في أسلحة الطيران العربية ؛

٢ ــ تخطيط ممتاز ؛

٣ ــ قدرة تشغيل ، وسيطرة ومراقبة ؛

٤ ــ قدرة تنفيذية عالية والاستغلال الاقصى لكل طائرة ، وطيار وفني ؛

٥ ــ روح قتالية جديرة بالمديح .

وحينما اراد الخبراء ان يذكروا عوامل فشل العرب ، ذكروا ان هؤلاء كان ينقصهم الصفات التي بسببها حقق الاسرائيليون النصر . وبرزت حقيقة انهم لم يكونوا يعرفون التفاصيل الاولية عما يحدث في سلاح الطيران الاسرائيلي . وسقطت في الحرب في أيدينا وثائق كثيرة للمصريين ، كان من الممكن من خلالها ادراك ان المصريين لم يعرفوا على الاطلاق ما هي قوة سلاح الطيران .

وأقنعت عمليات لنجاح المعارك الجوية الاسرائيلية المتكررة ، العرب ، بأن سر النجاح يكمن في الادوات ، في الطائرات ، وليس في الانسان . ورفض الطيارون المصريون الاعتقاد بأن المعدل الانساني في مجموعة الطيارين الاسرائيليين أعلى بلا حدود عن المعدل الانساني لديهم . وربطوا كل النجاح الذي حققته اسرائيل بالطائرة «الميراج» . وبدت لهم هذه الطائرة أفضل مر « الميج ٢١ » . واصبحت « الميراج » في نظر العرب بمثابة شيء غامض . وأثارت التغييرات السياسية التي حدثت بعد حرب الايام الستة في قلوبهم آمالا بشأن هذا الموضوع . وأملت الدول العربية

في ان يؤدي الحظر الى فناء طائرات « الميراج » التي لدى اسرائيل ، من شهر لآخر ، اما بسبب الاستهلاك الذاتي أو بسبب الحرب . وبالاضافة الى ذلك : للمرة الاولى بعد الحرب فتح الطريق امام الدول العربية لكي تشتري بنفسها الطائرة التي أشادت بها .

وبدأ المصريون في حفز دول عربية لشراء طائرات الميراج . وأمل الفرنسيون في تعميق تغلغلهم في الدول العربية ، ولكنهم لم يكونوا مستعدين لاعطاء الطائرات الفالية بنصف ثمن كما يفعل الروس . وحصل اللبنانيون على عدة طائرات ميراج طلبوها قبل الحرب . وبعد ذلك بدأ العراقيون في الاهتمام بصفقة ميراج ضخمة . وفي مصانع داسو الفرنسية خشوا من الاتفاق مع حكام العراق ، وبالفعل ، اتضح خلال عدة شهور أن العراقيين على استعداد للحصول على طائرات ميراج ، بالاضافة الى طائرات « الميج » التي في حوزتهم ، ولكن دون أن يدفعوا ، أو يدفعون مبلغا تافها . وألغيت الصفقة . ومرت اشهر وواصلت طائرات الميراج اسقاط « الميج » كشأنها في السابق .

وفي صيف ١٩٦٩ نشر نبأ غريب ، بأن رجال المخابرات الروسية حاولوا اغراء طيار لبناني بسرقة طائرة ميراج وتهريبها ، خلال رحلة طيران مباشرة ، الى الاتحاد السوفييتي . لماذا يحتاج الروس الى طائرة ميراج ؟ ان التقدير المعقول الوحيد كان هو ان الروس قلقين هم الاخرين من الاخفاقات القاطعة لطائرات « الميج ٢١ » في المعارك مع طائرات الميراج الاسرائيلية . وكان الافتراض هو أن الروس يحاولون الحصول على طائرة ميراج كاملة يقومون بفك اجزائها وفحصها فحصا شاملا من حيث — المعدن ، والاجهزة ، والقدرة التنفيذية . وكانت فرنسا ، وسويسرا ، وجنوب افريقيا ، واستراليا ، ونيوزيلاندا التي لديها

طائرات ميراج ، هي أماكن بعيدة المنال بالنسبة لعملية خطف كهذه . وكان المكان الوحيد الذي يمكنهم أن يضعوا أيديهم فيه على طائرة ميراج هو الباكستان حيث توجد طائرات الميراج هناك بجوار طائرات الميج والطائرات الامريكية - أو لبنان - وكان لبنان أيسر من الناحية السياسية . ان مدى الطيران من لبنان حتى البحر الاسود قصير . وقد انتهت القضية بالفشل ، حينما اصيب أحد الديبلوماسيين الروس بطلقة نارية في بطنه من أحد رجال الامن اللبناني .

وما لم ينجح المصريون في عمله بواسطة العراقيين، (١) فعلوه بمساعدة ليبيا بعد عزل الملك ادريس . لقد نجح المصريون في اقناع حكام ليبيا الشبان بانهم يفعلون ما هو طيب اذا ما اشتروا طائرات ميراج بدلا من طائرات اخرى . وقد كان هذا الأمر بمثابة مقابل مادي غير مباشر للفرنسيين بسبب الحظر الذي فرضته باريس على اسرائيل . وأمل المصريون في أن يحققوا بذلك أملهم القديم وهو « رؤية الميراج عن قرب ودراستها ، بأمل الحد من التفوق الجوي الاسرائيلي . ووقعت ليبيا على اتفاقية لشراء ١١٠ طائرات ميراج . وقد بدا الأمر غريبا منذ البداية . ان تعداد جيش

---

(١) من المعروف ان الجيش العراقي الغى صفقة الميراج لسببين : الاول هو كشف أجهزة الدولة في ظل الحكم الراهن ان ثمة سمسرات تمت لحساب وسطاء في حكم عبد الرحمن عارف المنهار وثانيهما أن العراق كان لا يريد تغيير نمط تسليحه لان ذلك يؤدي الى خسران مدة زمنية مداها اربع سنوات لاعداد طيارين جدد يقودون الميراج ، ولقناعة مبدئية ان الميغ ٢١ قادرة على أن تتصدى للميراج عندما يتوفر الطيار المعد كما حدث في معارك جزئية بين الطيران الاسرائيلي والطيران العراقي في منطقة المفرق . «المترجم» .

ليبيا يتراوح بين ٦-٧ آلاف رجل ، وتعداد سلاح الطيران الليبي ١١٠ رجال مع ١٣ طيار محل اعداد . وسلاح الطيران المتقدم يخصص لطائرة مطاردة من طراز الميراج من ٣٠ الى ٤٠ شخص . ولم يستبد القلق بسلاح الطيران الاسرائيلي بصورة خاصة من احتمال نجاح المصريين في دراسة الميراج أو شراؤها . وكان معروفا منذ فترة انهم في سلاح الطيران المصري « يتكيفون » بصعوبة مع الميج والسوخوي . واضافة طائرات فرنسية مثل الميراج سوف يثقل من ناحية الصيانة على سلاح الطيران المصري . ولم يكونوا في اسرائيل ينظرون الى الميراج بمثابة شيء غامض . ان هذه الطائرة الممتازة ، يعرفها الطيارون الاسرائيليون ، بمميزاتها ونواقصها . وبموجب ذلك فان طياري الميراج الاسرائيليين لم يخشوا من منازلة طائرات ميراج . ان اي اشتباك جوي يحدده في النهاية مستوى الطيار . (١) .

وأزعجت الاسرائيليين بصفة خاصة ، حقيقة أن الفرنسيين ينوون بيع طائرات « الميراج » لليبيين — وهي

(١) يلاحظ القاريء العربي نوعا في التوكيد الاسرائيلي على أن المستوى الانساني للعنصر الاسرائيلي أفضل من المستوى الانساني للعنصر العربي ، ولا شك أن هذا الكلام باطل من أساسه وأنه نوع من التضليل النفسي للامة العربية ، وأنه عندما يعد الانسان العربي نفسه لقضايا أكثر تعقيدا وأكثر عصرية من طائرة الميراج أو الميغ فان قدرته لن تقل عن مستوى أرقى الشعوب الاوروبية ، ويكفي أن يعلم القاريء ان ثلاثة رجال عرب قد دخلوا مباراة للعمل في مصنع الصواريخ بين مئتي اميركي ، وان واحدا منهم كان تقديره الاول وان الاثنين الآخرين قد كانوا من العشرة الاوائل ، ان المناخ والارادة والتدريب هو الذي يخلق الكفاءة وليس المادة الانسانية الخام .. وعلى أية حال ليس هذا الادعاء الصهيوني بجديد على المنصر اليهودي ، بل هو قديم قدم التاريخ .. ألم يكن اليهود هم الذين زعموا لانفسهم في التوراة بأنهم « شعب الله المختار » «المترجم» .

الطائرة التي أنتجت بالفعل بناء على طلب اسرائيلي وحسب تفاصيل قدمها خبراء سلاح الطيران الاسرائيلي لمصانع داسو الفرنسية . فبعد شراء « الميراج ٣ » ، وهي طائرة مطاردة ممتازة ، شعروا في اسرائيل بعدم وجود طائرة هجومية . وتقرر اجراء تعديل على الميراج ، وتكييفها مع هذه المتطلبات . وبدلا من الاجهزة الالكترونية المعقدة المعدة للمطاردة ، تقرر اخلاء مكان للوقود والذخيرة . وهكذا خلقوا طائرة ذات مدى طيران أكبر وقدرة حمولة كبيرة . وتحت بطن الطائرة أعدت خمس نقط تعليق من اجل التسليح المختلف . وأدخلت هذه التفاصيل في الطائرة الجديدة ، التي باع منها الفرنسيون لليبيين . وفي مؤتمر الرباط أوضح الحاكم الليبي ، العقيد معمر القذافي ، مشروعاته . وقال انه لدى حلول الوقت سوف تضع بلاده الأسلحة التي تشتريها تحت تصرف الجيش المصري « اذا كانت هناك حاجة لذلك » . وتعلمت اسرائيل درسا مريرا ، أدخلت تحسيناتها على طائرات فرنسية ، ثم تم بيعها لليبيين وقد تصل الى أيدي المصريين . وكان الأمر كذلك بالنسبة للدبابة البريطانية شيفتين ، التي أدخلت تعديلات على محركها لتكييفه مع ظروف الصحراء ، بناء على طلب اسرائيل ، وبعد تجارب بمساعدتها . وأدى الامر الى ضيق لدى الخبراء الاسرائيليين . وتقرر ان تراعى اسرائيل في المستقبل ، ألا تنقل التحسينات التي تدخلها على الاسلحة التي تشتريها، الى الدول الاخرى دون موافقة منها .

وأقلقت طائرات الميراج اسرائيل كذلك – من ناحية أخرى . فكانت أسلحة الطيران العربية تزيد من شهر لآخر من قوتها بينما الحظر الفرنسي ما زال مفروضا . وكانت هناك عشر طائرات ميراج طلبتها اسرائيل من فرنسا قبل الحرب ، واصبحت جاهزة في نهاية ١٩٦٧ ، ولكن حكومة

فرنسا لم تسمح بخروجها . وما كان أدهى من ذلك هو حقيقة أن الحظر الامريكي على شحنات الاسلحة الى الشرق الاوسط كان تاما . وصحيح ان واشنطن لم تطلق على هذا حظرا ، ولكنها لم تسمح بارسال ولو صامولة واحدة خاصة بأحد الاسلحة . وفي نهاية عام ١٩٦٧ زاد القلق في اسرائيل . وكان لدى جيش الدفاع الاسرائيلي أدوات هامة من انتاج امريكي ، مثل دبابات باتون ، وطائرات الهليوكبتر وبطاريات الصواريخ أرض – جو من طراز هوك. وكان منع نقل قطع غيار لهذه الاسلحة من شأنه ان يثقل الى حد كبير على جيش الدفاع الاسرائيلي . وكانت اسرائيل قد دفعت حوالي ثلثي ثمن ٥٠ طائرة ميراج . وكانوا في وزارة الدفاع ما زالوا يمنون أنفسهم بان رفع الحظر هو مسألة شهور معدودة . ووعد رجال الصناعة الفرنسية بهذا عن ثقة واسرعوا كذلك بعرض بيع أسلحة جديدة كذلك ، فأن وزير الحرب الفرنسي ، بيير مسمير ، زود مندوبينا بوعود وردية. ولم يستطع أحد من المندوبين الفرنسيين في فرنسا تقدير الموقف تقديرا صحيحا .

ولم تكن نسب القوى العددية في نهاية عام ١٩٦٧ مشجعة كثيرا . كان سلاح الطيران الاسرائيلي في حالة تصل الى ٨٠٪ من القوة التي كانت في حوزته في حرب الايام الستة . وفي تلك الفترة وصل العرب الى حوالي ١٢٠٪ بالمقارنة بقوتهم يوم ٤ – ٦ – ١٩٦٧ . وكان من الواضح أن الهوة سوف تأخذ في الزيادة في المستقبل اذا لم تجد اسرائيل حلا سريعا لمسألة التزود بالطائرات الحديثة . وذكر الخبراء ، انه اذا ارادت اسرائيل ان تحافظ على قوتها الرادعة ، فان عليها ان تزيد قوتها الجوية بمعدل كبير . وبدأت المنظمات التخريبية ( يقصد الفدائيين الفلسطينيين ) في النمو والتطور . وأوضح رجال الجيش

انه اذا كنا نريد اجابة على هذا النوع من القتال فلا بد من الاسراع وزيادة اسطول طائرات الهليوكبتر الذي في حوزة سلاح الطيران . وكان عدد من طائرات سلاح الطيران وصل الى سن الشيخوخة . وكانت طائرات « الاوراجان » بالفعل أحصنة شغل مخلصة ، ولكنها مع كل هذا موجودة في الخدمة منذ عام ١٩٥٥ . كذلك ايضا «الميستير» التي تخدم في سلاح الطيران الاسرائيلي منذ عام ١٩٥٦ . وكانوا في سلاح الطيران الفرنسي قد اوقفوا استعمال طائرات «الاوراجان» . وكان واضحا للجميع ، انه حتى لو واصلوا استخدام هذه الطائرات ، فلا شك في انه خلال خمس حتى سبع سنوات سوف ترسل هي الاخرى الى مخازن الخردة. وكان لا بد كذلك من ايجاد حل لهذه المسألة . وفي ابريل ١٩٦٨ كان على اسرائيل ان تقرر ما اذا كانت ستدفع القسط الاخير ، وهو ٢٥ مليون دولار ، في مقابل طائرات «الميراج» ام لا . وأشار الفرنسيون ، الى انهم مهتمون ، في حقيقة الامر ، بالغاء العقد ، وانهم على استعداد لاعادة الثمن ، ولا سيما التعويضات المترتبة عليه. ورفضت اسرائيل تسهيل المهمة عليهم. وحولت الى مصانع داسو باقي المبلغ. وفي صيف ١٩٦٨ سافر مساعد وزير الدفاع ، تسفي تسور ، الى باريس . وعاد مرة أخرى باحساس متفائل . توجد في مصانع داسو ٢٥ طائرة « ميراج » جاهزة ، والمشكلة ليست سهلة، ان الفرنسيين موافقون على ان يأتي فنيون اسرائيليون الى فرنسا لصيانة طائرات « الميراج » ، واعتبروا في وزارة الدفاع ان هذا الامر هو بمثابة انتصار صغير ـ يشكل اعترافا رسميا وماديا بملكية اسرائيل للطائرات . وعلق رجال الامن الاسرائيليون الآمال على الازمة الاقتصادية التي تمر بها فرنسا . لقد كانوا مقتنعين بان الخوف الفرنسي ، من انتقال اسرائيل الى العتاد الامريكي ، سوف يردع

حكومة فرنسا في النهاية . وكانوا في مصانع الصناعة الجوية يقومون بالتخلص من جزء من العمال بسبب عدم وجود صفقات اخرى ، ولكن كل هذه التقديرات لم تؤثر على ديجول .

وفي بداية يناير تلقى الالوف مردخاي ليمون ، رئيس وفد وزارة الدفاع في فرنسا ، تلميحا من احد اصدقائه في الجمارك الفرنسية ، بانه من الان فصاعدا محظور اخراج اي عتاد عسكري الى اسرائيل . ولم يكن هذا بيانا رسميا . فمن المسموح به الاستخفاف بالاسرائيليين . انهم لا يستدعونهم على الاطلاق الى وزارة الخارجية الفرنسية لابلاغهم بقرار ديجول – كرد على غارة جيش الدفاع الاسرائيلي على مطار بيروت . وقد فاجأت عملية ازدياد حدة الخطر رؤساء جهاز الدفاع ، وعلى الاخص اولئك الذين كانوا غارقين في التفاؤل العقيم ولم يستطيعوا تقدير حقيقة الموقف . وانتقل الموظفون في وزارة الدفاع الآن من النقيض الى النقيض . واصبحوا يتحدثون الان على ان ديجول يتآمر لضرب سلاح الطيران الاسرائيلي وتعريضه للضغوط . وكان هناك من اعتبر ان القرار الفرنسي هو جزء من خطة مشتركة مع الروس لمنع الاسلحة عن اسرائيل . وللمرة الاولى يقتنعون في اسرائيل ، بأنه يجب عدم أخذ طائرات « الميراج » الاسرائيلية الموجودة في فرنسا في الحسبان ، في تقدير نسب القوى مع العرب .

وبالرغم من المفاجأة فانهم كانوا مستعدين هذه المرة في اسرائيل للحظر الشامل . ان درس حرب الايام الستة لم يعط راحة لسلاح الطيران . انهم منذ الحرب وهم يفهمون انه لا بد من تغيير وجهة النظر الخاصة بقطع الغيار والعتاد الموجود في المخازن . وكانت اخطر مشكلة هي مسألة قطع الغيار لطائرات « الميراج » و « الفاتور » .

وكانت هناك قطع غيار للطائرات الاخرى تكفي لفترة طويلة، لعدة سنوات . والحظر الشامل لا يقلق اسرائيل على المدى القصير . وقال أحد المهندسين أن المسئولين عن الصيانة في سلاح الطيران الاسرائيلي يجب أن يعملوا فيما لا يقل عن ٢٦٤ ألف جزء من اجل الطائرات المختلفة . واذا ما ظل الحظر الشامل كما هو عليه ، فسوف ينقص لدى اسرائيل حوالي مائة فقط من هذه الاجزاء المختلفة . وفي السنة الثانية ، يزداد الموقف سوءا وينقص حوالي ١٥٠ جزءا مختلفا . ولكن في هذه الاثناء ستنجح اسرائيل في انتاج حوالي ٦٠ جزءا من هذه الاجزاء . وتوجهت مشروعات صناعية مختلفة في اوروبا ، تقوم بانتاج دائم من اجل الصناعة الجوية والالكترونية في فرنسا ، وغيرها تريد ان تقيم علاقات مع اسرائيل وتستفيد من الموقف الذي نجم عن الحظر ، توجهت الى اسرائيل عارضة أن تنتج من أجلها الأجزاء المختلفة .

كذلك فان اسرائيل لا تدفن يدها في الطبق . كانت خيانة ديجول هي أحسن درس لقادةالدولة(١) . فانهم تعلموا ألا يعتمدوا على الآخرين وحتى على الاصدقاء . وكانوا في الماضي يخضعون اكثر من مرة لاغراء طلب صفقات من خارج البلاد وذلك لافتراض انه سيتم الحصول على الادوات المطلوبة من هناك أسرع وأضمن . وقبل فرض الحظر اتضح ان بعض هذه الافتراضات كانت خاطئة . ان المصانع في الخارج لم تكن تفي بوعودها في الموعد المطلوب . واستثمرت اسرائيل الكثير من اموالها في صناعات اجنبية وأجلت بذلك التقدم الهام لصناعتها هي . ومنذ حرب الايام الستة تغيرت

(١) أن «اسرائيل» تصف الموقف العادل بأنه موقف خائن، وهذا ليس غريب عليها ، فكل من لا يكون مع العدوان الصهيوني فهو خائن وضد السامية ، وضد القيم الانسانية !!!

الحسابات . واصبحت الاشياء التي لم يكن يجدر انتاجها في اسرائيل من قبل تطلب من المصانع الاسرائيلية بعد دراسة أساسية لمشاكل الانتاج . وفي نوفمبر ١٩٦٧ أعلن السيد شمعون بيرس ، الذي كان نائبا لوزير الدفاع ، ان اسرائيل على وشك انتاج طائرات خاصة بها . وبعد ذلك بعدة شهور ذكرت صحيفة « واشنطن بوست » ان اسرائيل قررت اقامة صناعة طائرات مقاتلة خاصة بها . وتحدثت الصحف في فرنسا عن ان اسرائيل بدأت في تخطيط طائرة باسم « سوبر ـ ميراج » ، وانها ستكون مشابهة للميراج ، ولكنها تتفوق عليها في السرعة وفي قدرة الحمولة وفي مدى الطيران.

وبدت هذه الأنباء كأنباء مبالغ فيها ومغرورة بالنسبة لدولة صغيرة مثل اسرائيل . وخلال سنوات أنتجت الصناعة الجوية فى اسرائيل اجزاءا الطائرات ، وجددت طائرات لبلدان مختلفة . ووصلت الى مكسب بأن نجحت في انتاج بعض اجزاء الميراج ، ولكن من هنا وحتى انتاج اجزاء كثيرة أخرى ما زال الطريق طويلا . وقال المتفائلون ان مصانع داسو تنتج فقط ٤٢٪ من الميراج ، بينما الباقي يتم انتاجه في ٥٠ شركة مختلفة . وكانت الشائعات عن انتاج طائرة مقاتلة في اسرائيل شائعات عنيدة ، فكتبت المجلة الشهرية الصهيونية الفرنسية «لأرش» ان « السوبر ـ ميراج » الاسرائيلية ستكون طائرة ذات محركين، وستكون سرعتها ٢،٧ ماخ ويمكنها القيام بمهام القتال في الخط الاول ، والقيام بعمليات قصف ومد القوات البرية بالمساعدة . ونشرت الصحيفة الالمانية « فرانكفورتر الجمينه تسايتونج » ان اسرائيل تبحث عن خبراء لطائرات الميراج والصواريخ . وكان من الممكن سماع تلميحات متفائلة جدا في مقابلة مدير الصناعة الجوية في اسرائيل ، السيد ايل شفايمر ، الذي يرأس هذه المصانع منذ عام ١٩٥٣ . اذ

قال السيد شفايمر في مقابلته الصحفية هذه أن الصناعة الجوية يمكنها ان تخطط وتنتج طائرة حديثة ، لا تقل وربما تتفوق على تلك المستخدمة في العالم . وحسب اقواله كذلك : في امكان الصناعة الجوية ان تنتج جزءا كبيرا من الاجزاء الالكترونية في الطائرة . وجمعت هذه الصناعة عبر السنوات طواقم مدربة واكتسبت خبرة كبيرة في الانتاج . والان يستجيب لنداءاتها فنيون كثيرون ، من اليهود والاسرائيليين الذين غادروا اسرائيل ومستعدون للعودة اليها . ومرت الصناعة الجوية بآلام ولادة كثيرة . وفي البداية كانت قاصرة على عمليات التجديد والاصلاح لطائرات المكبس والطائرات النفاثة . وفي عام ١٩٥٩ بدأت في انتاج طائرات بوجيه ، وبعد ذلك بثلاث سنوات بدأت في انتاج أجهزة الكترونية للطائرات .

ان انتاج الطائرات هو مسألة سنوات ، وفي هذه الاثناء على اسرائيل ان تحل المشاكل التي تشغلها حاليا . وبعد حرب الايام الستة توجهت اسرائيل الى كل سوق محتمل . وللاسف ، اتضح مرة أخرى ، ان طائرات ليست من النوع الممتاز وليست من الخط الاول ، ليس هناك امكانية للحصول عليها دون حل مسائل سياسية معينة أولا . وفي الاشهر التالية للحرب ، حينما أصبح الموقف خطيرا الى حد ما من هذه الناحية كانت اسرائيل على استعداد للاكتفاء بطائرات أقل جودة . ولكن هذا الامر هو الآخر لم يكن سهلا . ورفضت السويد التي تنتج طائرات ممتازة مثل طائرات «الدراكن» و «الفيجن» اجراء مفاوضات . وكانت انجلترا المجال الاقتصادي . وكانت تنتشر شائعات من حين لآخر تبحث عن مشترين لطائراتها الحديثة ، ولكن ما ان ذكرت اسرائيل فيما يتصل بهذا الموضوع حتى ظهرت على الفور المخاوف الانجليزية المبالغ فيها خشية رد الفعل العربي في

في الصحف الأوروبية تتحدث عن ان اسرائيل مهتمة بطائرات حديثة مثل «هيجور» وحتى بطائرة قديمة مثل «فيات ٩١» الايطالية ، ودول أخرى تنتج بناء على تصريح قطع غيار مختلفة من أجل طائرة « الميراج » . فاستراليا تنتج هذه الطائرة من اجلها ومن اجل سلاح الطيران النيوزيلاندي . وجنوب افريقيا اشترت ٤٠ طائرة ميراج وتنتج أجزاء من الطائرة . كذلك سويسرا ، التـــي اشترت ٥٠ طائــرة ، حصلت على تصريح بانتاج الطائرة . ولكن كل هذه الدول كانت مقيدة في العقد ببند خاص يحظر عليها بيع او تسليم اجزاء من الطائرة لطرف ثالث ، دون موافقة الفرنسيين . وشاعت في سويسرا فضيحة تجسس صناعي ، طـرد في اعقابهـــا الملحق العسكري الاسرائيلي ، « الوف مشنه » (العقيد) تسفى آلون . لقد قبض على أحد العاملين في مصنع انتاج محركات الميراج بينما في حوزته رسوم انتاج قطـــع الغيار المختلفة من المحرك والطائرة . وحول الرجل الى مدير المصنع ، لمحادثة قاصرة عليهما ، وقد اعترف بان هـــذه الرسوم لديه منذ عدة أشهر ، ولكنه انكر بشدة انه سلمها لأحد . لقد اشتبه ، مدير المصنع ، المؤيد لاسرائيل، للحظة في ان الرجل أراد مساعدة الاسرائيليين. وكان على استعداد للتغاضي لو ان الرجل اعترف بمساعدته لاسرائيل . ولكنه واصل الانكار بشدة . وحينئذ ثارت الشبهة حول احتمال ان يكون سلم مشروعات الانتاج الى هيئة تجسس شرقية ، وتم استدعاء البوليس . وحكى المدعي العام السويسري بعد ذلك ان الرجل حصل من الاسرائيليين على ٢٠٠ الف دولار مقابل المشروعات . وحينئذ أبلغ الملحق العسكري الاسرائيلي العقيد تشفي آلون ، الذي كان وصل الى سويسرا منـــذ بضعة اشهر مكان العقيد نحميا كيني ، أبلغ بانه شخص غير مرغوب فيه ، من قبل السلطات السويسرية .

وفي ربيع ١٩٦٩ كانت الآمال في سلاح الطيران اكثر وردية . وصلت طائرات السكاي هوك دون ازعاج . ولم يكن الموقف الأمني على جبهة السويس سهلا ، ولكن الجميع كانوا في انتظار طائرات الفانتوم الاولى . وكانت الاستجابة في الولايات المتحدة الامريكية للطلبات الاسرائيلية شبه كاملة . وكانت طائرات الميراج ما زالت على الارض ، ولكن وكالات الانباء حكت في صيف هذا العام ، ان فرنسا استأنفت شحنات قطع الغيار الى اسرائيل . وبهذا انتهى ، وفق أقوالهم ، الحظر المطلق ، وفي نهاية مايو كان الصالون الجوي الكبير في باريس على وشك الاقامة . وبعد سنوات من الصداقة ، كنا فيها الضيوف المرموقين للغاية في هذه الصالونات ، أعلنت اسرائيل انها لن ترسل مندوبيها الى الصالون الجوي في بورجه . ولم يكن لدى الفرنسيين خيار سوى موازنة الموقف والتخلي عن دعوة مندوبين من دول أخرى في الشرق الاوسط . وفي هذه الاثناء استقال ديجول من كرسي الرئاسة . وزادت الصناعة الجوية مرة اخرى ضغوطها لدعوة اسرائيل للصالون الجوي ، وبالفعل أعلنت حكومة فرنسا انها تدعو وفدا اسرائيليا محدودا ، مكونا من خمسة أشخاص .

وفي يوليو ١٩٦٩ سافر العميد هود للولايات المتحدة الامريكية للاشتراك في حفل تخريج طياري الفانتوم الذي اشترك فيه الطيارون الاسرائيليون . واثناء زيارته لواشنطن، اعلنت « نيويورك تايمز » انه ابتداء من شهر سبتمبر ستحصل اسرائيل على اربع طائرات فانتوم كل شهر ، ولكن اسرائيل في ذلك الحين أسرعت وقدمت طلبا لشراء طائرات أخرى . وطلبت اسرائيل شراء ١٠٠ طائرة سكاي هوك ، و ٢٥ طائرة فانتوم .

وهكذا بدأت مرحلة جديدة في سلاح الطيران الاسرائيلي — مرحلة استخدام الطائرات الامريكية . فما هي قصة هذه الطائرات السكاي هوك والفانتوم ..

# اكتشاف أمريكا

## قصة السكاي هوك والفانتوم

---

لم تكن الولايات المتحدة الامريكية على الاطلاق تبتهج ببيع الاسلحة لاسرائيل . وسبب ذلك من هذه الناحية صعوبات غير عادية لاسرائيل . وحينما قررت الا تبيع أسلحة أو أي عتاد عسكري كانت أبوابها مغلقة بالفعل . ولم تساعد المكائد كثيرا في التغلب على هذا القرار . ولم يكن الشوق للاسلحة الامريكية في جيش الدفاع الاسرائيلي نابعا فقط من معرفة أن هذه الاسلحة ممتازة ، بل اولا وقبل كل شيء من الرغبة في ان تأخذ الولايات المتحدة على نفسها نصيبا فعالا وأكثر مباشرة في الالتزامات بالدفاع عن وجود دولة اسرائيل . وتمرست اسرائيل بآلام ولادة كثيرة الى أن نجحت بالفعل في الدخول الى دهاليز الاسلحة الامريكية . وتم الامر على مراحل . ولم تصل دفعة واحدة الى شراء طائرات ، وعلى الاخص الطائرات الهجومية الحديثة من الخط الاول .

ففي عام ١٩٥١ ابدت الولايات المتحدة الامريكية استعدادها لبيع أجهزة اتصال وعربات نقل لاسرائيل ــ وهي الادوات التي وصفت بأنها عتاد مساعد وليس عتاد حربي

واضح . وكان هـــذا هو التسلل الحقيقي الاول ، وهي البادرة ـ التي لم تكن دليلا علـــى ما سوف يحـدث في المستقبل . وكان لا بد دائما مـن دق الباب مـن جديد ، وتوضيح كل شيء من جديد ، وبصورة تكاد تصل الى حد التوسل . وكانت الاجابة التي على لسان الامريكيين فـي معظم الأحيان هي اجابة سلبية معدة سلفا . وفي سنوات الخمسينيات كانوا مستعدين على الاكثر لان يقولوا لنا انهم سيوصوا لدى الآخرين لكي يبيعوا اسلحة لاسرائيل ، وألا يعارضوا . وهذا ما فعلوه . وأوصـوا لدى الكنديين ذات مرة بأن يبيعوا لاسرائيل طائرات مقاتلة نفاثـة مـن طراز « ف ـ ٨٦ » ، ولكن الصفقة لم تنفذ في نهاية الامر . وبعد ذلك قالوا للفرنسيين بانهم يصنعون جميلا اذا ما باعـوا طائرات ميستير لسلاح الطيران الاسرائيلي، وأكثر مما أرادوا أن يبيعوا كانـــوا جاهزين دائما لالغاء صفقـات الاسلحة لاسرائيل واعاقتها .

وكلما كان الامريكيون ينجرفون أكثر في الصراع الكتلي حول الشرق الاوسط ، كانت معارضتهم لبيع اسلحة معينة لاسرائيل تقل . وبعد نزول رجال الاسطول الامريكـي في لبنان والازمة فـي الاردن حطم الرئيس دوايت ايزنهـاور الجليد ، ووافق على تزويد اسرائيل بمدافع عديمة الارتداد وصفت بأنها اسلحة دفاعية . كذلك باعت لاسرائيل جهاز رادار . وكانت اسرائيل في ذلك مرتبطة بمخازن الاسلحة الفرنسية ، ولكنها لم تيأس من الولايات المتحدة الامريكية. وقام الرئيس جون كيندي بخطوة أخرى الى الامام . وكانت هذه مرحلة جديدة . وكان الرد على دافيد بن جوريون ذات مرة بالرفض حينما طلب من الولايات المتحدة الامريكيـــة

صواريخ أرض – جو من طراز هوك . وفي زيارة ثانية قام بها الى واشنطن ، عام ١٩٦١ ، اقتنع كيندي . كان على الرئيس الامريكي بالفعل دينا كبيرا للناخب اليهودي ، ولكن كانت لديه اسباب هامة أخرى دفعته للرد بالايجاب على الطلب هذه المرة . وصلت الى مصر في هذه الايام قاذفات من طراز « اليوشن ٢٨ » ، وكانت هناك مشروعات لشراء القاذفة الحديثة أكثر من طراز « توبولوف ١٦ » . ولم يكن كيندي على استعداد للحديث عن طائرات ، ولكن عن اسلحة دفاعية ضد الطائرات ، لم يكن هناك مانع . وتمت قفزة اخرى حينما أعطت الولايات المتحدة الامريكية موافقتها للاتفاق الذي تم بين شمعون بيرس ووزير الدفاع في المانيا الغربية ، جوزيف شتراوس ، والذي تزود المانيا الغربية بموجبه اسرائيل بدبابات امريكية من طراز باتون . وواصلت واشنطن الاصرار على رأيها بألا تتحول الى ممول الاسلحة الرئيسي لدول المنطقة . وكان هناك احساس في اسرائيل أن المسألة مسألة وقت الى ان تحدث في واشنطن خطوة أخرى نحو الامام .

وفي عام ١٩٦٥ حدث التحول الجدي الاول . لقد ادت مؤتمرات القمة العربية الى ثمرة معطوبة . لقد أقيمت القيادة العربية المشتركة ومنظمة التحرير الفلسطينية ، ولكن ما هو أدهى من كل هذا هو القرار العربي بتحويل مصادر نهر الاردن ، من أجل منع مياهه عن اسرائيل . وفاحت رائحة حرب جديدة في الاجواء . ولم يؤمن الفلسطينيون المتطرفون بالتسويات العربية بزعامة ناصر وبدأت عمليات العنف الاولى . ونفذت « فتح » عملياتها الاولى داخل الاراضي الاسرائيلية – وكانت أولى العمليات ضد مشروع المياه القطري . والى هذا التوتر أضيفت

قضية أخرى ، كان للولايات المتحدة الامريكية فيها دور غير مباشر . وكشفت صحيفة امريكية ان المانيا تقدم مساعدة هـي عبـارة عـن أسلحـة امريكية ، وبموافقة الولايـات المتحدة الامريكية ، الى اسرائيـل . وتحت ضغط الدول العربية قررت حكومة بون وقف شحنات الاسلحة . وأغلق مصدر هام للمشتريات ، وأصبـح لدى اسرائيـل المبرر للتوجه مباشرة الى واشنطن .

وبدت بـوادر هـذا التحول لأول مرة في المبنى ذو الطابقين المحاط بالخضرة في ضاحيـة تل ابيب ، والذي كانت فيه في ذلك الحين مكاتب رئيس الوزراء ووزير الدفاع ليفي اشكول ، ونائبه شمعون بيرس . ووصل الى اسرائيل افريل هاريمان ، السفير المتجول والمبعوث الخاص للرئيس جونسون ، ودارت المحادثات الهامة مع الوفد الامريكي في ذلك المبنى اللطيف الهادىء . ومن ناحية اسرائيل كـان افريل هاريمان هوالرجل المناسب جدا في الفترة الصحيحة، وكان هاريمان ، المسيحي الورع والخبير بالكتاب المقدس ، معروفا منذ فترة بأنه مؤيد لاسرائيل ومؤيد للصهيونية . وثق علاقاته مع اليهود حينما كان حاكما لولاية نيويورك ، ودرس نوايـا الروس حتى أعماقها حينما عمـل سفيرا للولايات المتحدة الامريكية في موسكو . وجاء لاسرائيل لكي يسمع أقوالها ومطالبها وليستوضح ما اذا كان قرار الخروج للحرب لمنع تحويل مصادر نهر الاردن ضروريا ام لا .

وكان من الواضح للجميع ان هـذه المحادثات هي محادثات مصيرية وأن توصية هاريمان سوف تحدد الكثير بالنسبة لاستعداد الولايات المتحدة الامريكية تزويد اسرائيل بأسلحة أهم . واشترك مـن الجانب الاسرائيلي في هـذه

المحادثات ، رئيس الوزراء ووزير الدفـاع ليفي اشكول ، ووزيرة الخارجية جولدا ماير ، ونائب وزير الدفاع شمعون بيرس ، ورئيس هيئة الأركان العامة اسحق رابين . وفي الجـانب الآخر من المائدة جلـس هاريمان ومستشاراه كومر وراسل والى جوارهم السفير باربور .

وفي يوم الجمعة بعد الظهر ، في بدايـــة مارس ، اجتمعت المجموعة في الدور الثاني مـن المبنى الصغير في الضاحية . واستمرت الجلسة حتى بداية يـوم السبت وفيها سمع هاريمان عن نسب القوى في الشرق الاوسط . وفي الغد ، في السبت بعد الظهر ، تحدد لقاء آخر . وفي هذه المرة قدم الاسرائيليون مطالبهم وهم يذكرون تفاصيل كاملة الى حد ما عن صفقة أسلحة جديدة وقعت مؤخرا بين روسيا ومصر . وخصصت تلك الليلة هي الأخرى للموضوع الروسي : لقد ذهب السيد هاريمان ومرافقوه الى هيكل الثقافـــة لسـماع عـزف عازف الشيللو الروســـي روستروفوبتش . وفي يوم الاحد قام هاريمان بجولة عـلى الحدود الاسرائيلية ـ السورية المشتعلة . لقد أراد ان يرى من على بعد ، في الجانب السوري ، قنوات تحويل مصادر نهر الاردن وجزءا من مشروع الميـاه القطري الاسرائيلي . ورافق هاريمان رئيس هيئة الاركان العامة اسحق رابين . وبصورة غير مباشرة كان هاريمان مرتبطا بمشروع الميـاه القطري الاسرائيلي ، وعرف الكثير عن جهود اسرائيل لنقل المياه الى مناطق الجنـوب . وحينما افتتح خط الميـاه (اليركون ـ النقب) كان هاريمان هو الضيف الاجنبي الذي اشترك في افتتاح خط المياه وهنأ اسرائيل بجملـة الكتاب المقدس : « وسحبتم المياه بسرور من منابع الخلاص » . ورفرف الان خطر هو ان مياه الحياة هذه قد تؤدي الى حرب

وموت . ومن الطائرة ، ومن نقطة الاستطلاع استعرض باهتمام القناة التي شقها السوريون . وفجأة خاطب رابين قائلا : « متى ستنشب الحرب ؟ » .

وأجابه رابين بصوته الهادىء والعميق وبحديثه البطيء : « انها يجب ألا تنشب » . نحن يجب ألا نعبر الحدود لكي نمنع هذا التآمر . ولكن من أجل ذلك على اسرائيل أن تكون قوية ، وعلى العرب ان يكونوا واثقين من اننا اقوياء » . وبعد هذه المحادثة بوقت طويل حكى هاريمان لصديق يهودي ، انه اقتنع خلال هذه الجولة نهائيا بأن عليه ان يوصي لدى الرئيس جونسون بمنح اسرائيل أسلحة وأن يبيعها للمرة الاولى طائرات . وحظى طلب اسرائيل في المحادثات مع هاريمان ، بأنه على الولايات المتحدة الامريكية أن تبيع العتاد والاسلحة لاسرائيل وان هذا الامر يجب ان يتم علانية ، بتوصية حارة من السفير المتجول .

وفي اكتوبر ١٩٦٥ طلب من اسرائيل ان ترسل خبراءها الى واشنطن لكي يجروا محادثات حول قائمة الاسلحة المطلوبة لجيش الدفاع الاسرائيلي . وكان المقصود أولا وقبل كل شيء ، الطائرات . وعهد بالمهمة الى قائد سلاح الطيران . وعهد الى الالوف عيزر وايزمان باعداد وثيقة الطلبات . وفي لحظة من لحظات الفكاهة أخبر رفاقه، أنه سوف يسمي هذه الوثيقة الهامة شموئيل الاول ، وهي ترجمة العم سام . وقرر وايزمان انه من المحظور على اسرائيل ان تضيع الفرصة وتكتفي بالاشياء ذات القيمة البسيطة . ان عليها أن تتطلع الى المستقبل ، الى سنوات السبعينيات . من المحظور الاكتفاء بطائرة هجومية قديمة مثل السكاي هوك ، بل لا بد من طلب أحسن الطائرات .

وفي هذه الآونة تطلع الخبراء الى طائرة الاسطول الامريكي العجيبة « الفانتوم » . وكانت هذه الطائرة هي أحدث طائرة لدى الامريكيين ، وابدى وايزمان ورفاقه المتفائلون شكهم بالنسبة لاستعداد الامريكيين . ولذلك فانه كبديل ـ اذا ما رفض الامريكيون طلب الفانتوم ـ وضع الخبراء أعينهم على طائرة أخرى من طائرات الاسطول هي « الهاينترودر » ، التي تمتاز بالالكترونية المتقدمة ، وبمقدرة على الحمولة الكبيرة وبمدى الطيران الطويل .

وكان الطلب الاول الاسرائيلي للطائرات في عام ١٩٦٥، حسبما صاغه الالوف عيزر وايزمان ، طلبا متفائلا ولكنه كانت فيه رؤية للمستقبل ، وثبت انه كان واقعيا خلال عدة سنوات . وطلبت اسرائيل ٦٥ طائرة سكاي هوك و ٤٥ طائرة فانتوم . واعتقد بعض رفاق وايزمان انه بالغ في مطالبه ، ولكن رئيس الوزراء ووزير الدفاع ليفي اشكول صدقا على الوثيقة . وبعد المقابلة ظل وايزمان عند اشكول وتشاور معه حول طريقة عرض الموضوع امام الامريكيين . ومثلما حدث في حالات كثيرة سابقة طرح السؤال الخاص بكيفية الظهور كأقوياء وكضعفاء في نفس الوقت . أقوياء كما نحن وضعفاء بحيث يرى الامريكيون ان هناك ضرورة لاعطائنا الاسلحة . وفي هذه المقابلة قال اشكول جملته المشهورة : « عليك أن تعرض اسرائيل كما لو كانت شمشون المسكين » . وسافر وايزمان مع مهندس وطيار مقاتل ، من أحسن الطيارين في السلاح . وفي نيويورك استغل الامسية الوحيدة له في المدينة لمقابلة موضوعية أخرى . لقد كانت جولدا مائير وزيرة خارجية اسرائيل ، موجودة في ذلك الوقت في نيويورك . وذهب اليها الالوف في الفندق وأطلعها على تفاصيل الوثيقة والمطالب الكثيرة التي ستعرض على

الامريكيين . وكانت السيدة مائير هي الاخرى متفائلة ، ونظرت اليه بابتسامة ، وهنأته قبل سفره الى واشنطن .

ولم يهتز مندوبو البنتاجون ووزارة الخارجية الامريكية حينما قدم لهم مطالب اسرائيل . وكان التبرير الرئيسي الذي قدمه وايزمان — لدى توضيحه قضية اسرائيل : « كلما كنا أضعف كلما زاد ميلنا للهجوم المسبق في لحظة الخطر » . وظلت مطروحة على بساط البحث لعدة أشهر مسألة ما اذا كانت اسرائيل ستهاجم سوريا التي تقوم بتحويل مصادر نهر الاردن . وخشيت الولايات المتحدة الامريكية من التورط الاقليمي ، الذي ستتورط فيه كذلك دول عربية مؤيدة للغرب مثل الاردن ولبنان . وفعل التبرير الذي قدمه وايزمان بان اسرائيل ستتعجل وتضرب العرب اذا ما شعرت بنفسها انها ضعيفة ، ترك تأثيرا طيبا على الامريكيين . ولكن لماذا بالذات طائرات فانتوم ؟ — سأل أحدهم ، وفي الحقيقة ، كانت امريكا تحاول بيع طائرات مختلفة ، ولكن اسرائيل لم تكن راغبة فيها جميعا . ولم تعجب الطائرة « ف — ٥ » الخبراء الاسرائيليين بسبب نواحي قصورها . وكان من الأحسن الحصول على طائرة أقدم مثل « السكاي هوك » ، لانها ذات قدرة على الحمولة ومداها أطول . ووافقت الولايات المتحدة الامريكية على أن تبيع ، للمرة الاولى ، طائرات لاسرائيل . وفي فبراير ، أي قبل انتقال صولجان القيادة لسلاح الطيران الاسرائيلي من عيزر وايزمان الى الالوف مردخاي هود ، تم توقيع الاتفاقية . وسافر وزير الخارجية ابا ايبن الى واشنطن لحضور حفل التوقيع . ولم يطلب من اسرائيل التعهد بعدم مهاجمة المتآمرين على مشروعات التنمية الخاصة بها ، ولكن لم يكن اعفاء مطلق من كل شيء . وقالوا في واشنطن للسيد

ابا ايبن ان الولايات المتحدة الامريكية تنوي تزويد الاردن بدبابات وأن المطلوب من اسرائيل الا تحتج على هذه الصفقة وأن تعمل لدى زعماء الطوائف اليهودية ومؤيديها لكي يمتنعوا عن الاحتجاج . وظل سر الاتفاقية محفوظا لمدة ثلاثة أشهر . وفي كل مرة كان يؤجل نشر النبأ ، وذات مرة تحدد الموعد ، ولكن بسبب زيارة كوسيجين للقاهرة تقرر أن هذا النبأ سوف يغضب العرب ومن شأنه ان يزيد تقربهم من الاتحاد السوفيتي . وفي مايو ١٩٦٦ نشر النبأ الرسمي عن ان الولايات المتحدة الامريكية سوف تزود اسرائيل بطائرات تكتيكية للاغراض الدفاعية . وفي دار الملحقية العسكرية الاسرائيلية في واشنطن رفع « الالوف ــ مشنه » (العقيد) رام رون الكؤوس .

ومنذ ذلك الوقت عهد الى الالوف هود بالاهتمام باحضار السكاي هوك لاسرائيل . واصبح سلاح الطيران في حالة استعداد . ومراحل بيع الاسلحة في الولايات المتحدة الامريكية معقدة الى حد ما . وتحدد انه ابتداء عن اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ الصفقة يزود الامريكيون اسرائيل بطائرات السكاي هوك خلال ١٨ شهرا . وكتبت الصحف ان الولايات المتحدة الامريكية قررت بيع ٤٨ طائرة سكاي هوك لاسرائيل . ولكن القرارات والوعود على حدة والواقع على حدة . وعرقلت حرب الايام الستة مشروع تزويد اسرائيل بطائرات السكاي هوك . وقال أحد كبار الطيارين : « لو كانت لدينا طيارات سكاي هوك في حرب الايام الستة ، لنفذنا المهام الهجومية نفسها بنصف عدد الطائرات » .

وبعد الحرب تقرر سداد الكمبيالة . ولم يكن هناك

شخص أنسب لمثل هذه المهمة من الالوف وايزمان ، رئيس شعبة الاركان العامة . وفي أحدى قاعات البنتاجون اجتمع رؤساء وزارة الدفاع والجنرالات الاميركيون وكذلك مدعوون من ذوي المستويات العليا . وطلب من وايزمان أن يحكي لهم عن حرب الايام الستة وتطوراتها . وفي لحظة معينة قرر أن يذكرهم باتفاقية السكاي هوك .

وتذكر بعض الحاضرين وايزمان منذ ظهوره أمامهم في نهاية عام ١٩٦٥ . وذكر وايزمان هؤلاء بالتبرير القديم الذي قاله لهم . وأوضح لهم قائلا : « لم تكن لدينا طائرات بما فيه الكفاية . وعرف العرب هذا ولذلك فقدنا قوة الردع الخاصة بنا . وأدى هذا الامر الى التحدي العربي الذي أدى في النهاية الى حرب الايام الستة » . ثم تحدث بعد ذلك عن المستقبل ، وعن احتمالات السلام والحرب ، وعن ضرورة ردع الحرب عن طريق حرب اخرى . وانهى خطابه بقوله : « انتصرت اسرائيل في حرب الايام الستة بمساعدة العتاد الفرنسي الذي كان في حوزتها ، ولكن عليها ان تمنع الحرب القادمة بمساعدة العتاد الامريكي الذي ستحصل عليه » .

وكان أول من ارسلوا لاستيعاب السكاي هوك هم رجال الصيانة . وسافرت المجموعة الاولى من الميكانيكيين والالكترونيين الى فلوريدا قبل نشوب حرب الايام الستة . وكان عليهم ان يظلوا هناك حوالي ستة أشهر — وجعلتهم الحرب يبقون في القاعدة الامريكية . ومن بعدهم جاء الطيارون . وأعدت قائمة الطيارين بعد توقيع الاتفاقية بين القدس وواشنطن . وسافرت مجموعة من قدامى الطيارين . وسمعت اللغة العبرية في القواعد الجوية في فلوريدا وكاليفورنيا . وبعد ذلك نقلوا الى اريزونا — حيث قاموا

هناك بتدريبات اطلاق نيران بالطائرة الجديدة . وتحدد أن يقضي الطيارون الاسرائيليون في الولايات المتحدة الامريكية ٨٠ ساعة طيران على الطائرة الجديدة في اطار الدورة التي تعطى للطيارين الامريكيين ولآخرين . وسيطـر الاسرائيليون بسرعة على السكاي هوك ....

ولم تهدأ اسرائيل بالنسبة لموضوع الطائرات الفانتوم . وكانت طائرات السكاي هوك بالنسبة لها زيادة جدية فـي القوة ، ولكن هذه الطائرات لم تستطع أن تسد هوة خطيرة نتجت بسبب الحظر الفرنسي . وكانت هذه الهـوة قابلة للاتساع في المستقبل بسبب مشروعات مصرية لشراء طائرات مجهزة أكثر من تلك التي كانت لديها في اثناء الحرب . ووضع الاسرائيليون أعينهم على طائرات الفانتوم منذ فترة طويلة. وكان وزير الدفاع الامريكي ، روبرت مكنمارا ، ووزير الدفاع دين راسك من المعارضين لبيع مثـل هـذه الطائرة الحديثة لاسرائيل . وكان راسك مـا زال يعتقد أنه بامكانه التوصل مع الروس الى اتفاق حول تقييد سباق التسليح في الشرق الاوسط . وكان اساس هدف ليفي أشكول ، أثناء زيـارته للولايات المتحدة الامريكية في يناير ١٩٦٨ ، هـو طـائرات الفانتوم . وفي ٧ يناير اثناء زيارته لمزرعة الرئيس جونسون في تكساس ، قدم طلبه . وبعد ذلك بعامين ، وفـي نفس التاريخ ـ ٧ـ١ـ١٩٧٠ ـ حلقت للمرة الاولى حسـب أقوال المصريين طائرات الفانتوم الاولى لضرب العمق في مصر ، في ارجاء العاصمة المصرية .

وبالاضافة الى راسك وماكنمارا دعا الرئيس جونسون للاجتماع في المزرعة رئيس هيئة الاركان المشتركة ، جنرال ايرل ويلر . وكان هذا الجنرال يبدي منذ فترة تأييدا القضية

الاسرائيلية . وعشية حرب الايام الستة كان متفائلا بالنسبة لاحتمالات اسرائيل ربما أكثر من بعض الديبلوماسيين الاسرائيليين . وبعد الحرب قال أنه راضي. ويعود ذلك أساسا لان هذه هي المرة الاولى التي تهزم فيها دولة ديموقراطية دولا يساندها الروس ، دون أن تضطر الولايات المتحدة الامريكية للتورط في الحرب ، ولو حتى بصورة غير مباشرة . اذ هزمت الاسلحة الغربية الاسلحة السوفييتية ـ وهو الامر الذي أدى الى موجة من الرضاء في البنتاجون . واذا كان وزير الدفاع قد عارض تزويد اسرائيل بطائرات الفانتوم فقد مثل الجنرال ويلر المؤيدين لاعطاء هذه الطائرة الحديثةلجيش الدفاع الاسرائيلي. ولم يتأثر ويلر والبنتاجون بالذات من وعد اشكول « بأن اسرائيل ستدفع نقدا على المائدة مقابل طائرات الفانتوم » . ولكن هذا الوعد كان يعني الكثير بالنسبة لمصانع الاسلحة ولرجال الخزانة الامريكية ، الذين لم يكونوا سعداء في تلك الايام من الهبوط في احتياطي الذهب في الولايات المتحدة الامريكية . وتأثرت القوة العسكرية بالذات من القول الاسرائيلي المتكرر ، بأن اسرائيل قوية هي ضمان ضد فيتنام جديدة ، وضد تورط امريكي آخر في حرب بعيدة . ان اسرائيل ضعيفةسوف تحفز العرب الى هجوم شامل وهناك شك في ان الولايات المتحدة الامريكية تستطيع أن تمتنع في هذه الحالة من التدخل المادي . ولكن الامور لم تكن ممهدة كثيرا في البنتاجون . ان الجنرالات الامريكيين لم يكونوا سعداء من عدة تطورات في الشرق الاوسط ، ساهمت اسرائيل فيها . وأعربوا أكثر من مرة عن معارضتهم لعمليات اسرائيلية متطرفة ضد الاردن ولبنان ، وعلى الاخص بالاسلحة الامريكية . وأوصوا برضاء بتسليم طائرات سكاي هوك ـ مع أن حرب فيتنام ابتلعت طائرات كثيرة ـ ولكنهم لم يكونوا يريدون أن تمس هذه الطائرات

الدول الصديقة مثل الاردن ولبنان . وحينما وقعت صفقة طائرا تالفانتوم ، نشر المعلق العسكري ليونارد بيتون مقالا في « التايمز » اللندنية ، قال فيه أن اسرائيل حصلت على هذه الطائرات لان الامريكيين عرقلوا بهذه الطريقة مشروع اسرائيل لتطوير الاسلحة الذرية .

وغادر أشكول تكساس بينما في جعبته عدة وعود . فبالاضافة الى طائرات السكاي هوك الجديدة والبطاريات الجديدة لصواريخ الهوك ، أعطى الرئيس الامريكي وعودا واضحة الى حد ما . وقد قال صراحة ، وأوفى بوعده هذا، أنه حينما يتم اتخاذ قرار بشأن طائرات الفانتوم فان هذا القرار سوف يحسب وكأنه أتخذ اعتبارا من يناير ١٩٦٨ ، وهكذا يتوفر على اسرائيل وقت الانتظار . وقبل اتخاذ القرار أعطى موافقته لاعداد مشروعاتالتدريبات وللاستكمال الدراسي بالنسبة للطيارين والفنيين الاسرائيليين .

وفي ٧ اكتوبر ١٩٦٨ بدأت المفاوضات من اجل شراء طائرات الفانتوم . وفي ٢٨ ديسمبر اعلنت واشنطن رسميا بيع ٥٠ طائرة فانتوم لاسرائيل . وأوفى الرئيس جونسون بوعده بانهاء قضية طائرات الفانتوم خلال عام ١٩٦٨ — قبل تركه لوظيفته . وتم توقيع أكبر صفقة سلاح اسرائيلية : ٢٤٨،٥ مليون دولار . ولكن هذا المبلغ لم يشتمل بالطبع على كل شيء . فبالاضافة الى ذلك خططت اسرائيل لصرف عدة عشرات من ملايين الليرات من أجل اقامة البناء التحتي لاستيعاب الطائرات الحديثة . وأعربت الولايات المتحدة الامريكية عن استعدادها لمنح اسرائيل قرضا بمبلغ ٧٥ مليون دولار لمدةعشر سنوات وبفائدة قدرها ٦٪ . وكان الامريكيون مستعدون للتوصية باعطاء قرض مصرفي آخر ، ولكن بنسبة

فائدة أعلى . ورفضت الخزانة الاسرائيلية . وكان في خزانتها في ذلك الحين دولارات كثيرة وفضلت ان تدفع وألا تلتزم بدفع فائدة مرتفعة نسبيا . وتحدد في الاتفاقية بأن تقوم اسرائيل بسداد معظم المبلغ خلال ثلاث سنوات ويتم تسديد المبلغ الباقي في السنة الرابعة .

وكان اليوم الذي أمر فيه رئيس الولايات المتحدة الامريكية ببدء المفاوضات مع اسرائيل ـ بمثابة عيد في سلاح الطيران في جيش الدفاع الاسرائيلي ـ وكان كثيرون مقتنعون بأن الغزو الروسي لتشيكوسلوفاكيا ساعد كثيرا على اتخاذ قرار جونسون . وزاد من سرور الاسرائيليين قرار الرئيس جونسون الخاص بتسليم الطائرات الاولى في نهاية عام ١٩٦٩ بدلا من بداية عام ١٩٧٠ . وقال الديبلوماسيون ان هذا القرار له تفسير واحد : بسبب الخلافات حول آراء معينة بين اسرائيل والولايات المتحدة الامريكية ، اهتمت واشنطن بازالة الشكوك والاوهام لدى اولئك الذين يعتقدون ان اسرائيل ستكون معزولة في حالة مغامرة عسكرية ضدها .

ومن الناحية العسكرية كان هناك بالطبع مجال لروح معنوية مرتفعة. وقضى قرار جونسون على الحظر الديجولي. ولكن ما هو أهم من ذلك ضعفين : هذه هي المرة الاولى التي تتزود فيها اسرائيل بسلاح مجهز تجهيزا حسنا بينما ليس لدى العرب اداة مقابلة له من حيث الكيفية . وللمرة الاولى توافق الولايات المتحدة الامريكية على أن تبيع لاسرائيل سلاحا مجهزا من الخط الاول . ولم تكن هذه مجرد طائرة . ان ترجمة كيفياته كان : ادخال عنصر جديد الى قوات جيش الدفاع الاسرائيلي ، وهو العنصر الذي ليس لدى العرب رد عليه في الوقت الحالي . وأصبحت باحتمالات بناء سلاح

طيران ، يتفوق من حيث قوته وامكانياته على ما كان لدى اسرائيل خلال حرب الايام الستة خلال عدة سنوات ، احتمالات وردية .

وكان معنى وصول طائرات الفانتوم هو ان سلاح الطيران يرتفع من ٢ ماخ وأقل الى درجة ٢،٥ ماخ . وأوضح الخبراء أن السرعة هي مجرد عنصر واحد في السلاح الجديد . ان طائرات الفانتوم تزيد من القوة الهجومية لدى سلاح الطيران الاسرائيلي ومن امكانياتها . ومن ناحية حمولة التسليح تساوي الطائرة الفانتوم اربع طائرات ميراج . وبالاضافة الى اسطول طائرات السكاي هوك الذي لدى اسرائيل سوف تزداد هذه القوة الى ابعاد لم تعرفها من قبل . ان قدرة حمولة الفانتوم تصل الى حوالي سبعة اطنان تسليح . وقدرة الحمولة هذه لها مغزى خاص ، بسبب المدى الذي يمكن للفانتوم ان تصل اليه ــ الى أهداف هجومية على مدى ١٦٠٠ كيلومتر ، بينما يتعلق الامر بكمية القنابل ، وارتفاع الطيران والسرعة . أي انه بمساعدة طائرات الفانتوم يمكن لاسرائيل ان تغطي بسهولة كل هدف حيوي ، حتى أعمق منطقة في العالم العربي .

والحصول على طائرات الفانتوم لا يلغي حاجة اسرائيل الى طائرات الميراج . فبالرغم من أن الفانتوم طيبة كذلك بالنسبة لمهام المطاردة الا انها لا تزيح الميراج جانبا . بل على العكس : ان كل من هاتين الطائرتين يكمل الآخر ويثري امكانيات سلاح الطيران الاسرائيلي . فاذا كانت طائرات الفانتوم طيبة في المطاردة دون رؤية وفي القدرة على التحليق العجيب ( حوالي ٩ كيلومتر ارتفاع في ٦ ثوان ) فان الميراج اكثر كفاءة في المطاردة النهارية وفي المعارك الجوية بسرعات اكثر انخفاضا .

وفي مارس ١٩٦٩ ، وصل الطيارون الاسرائيليون ، الذين أعدوا لقيادة طائرة الفانتوم ، الـــى الولايات المتحدة الامريكية . وقد اتضح ، أنه بالاضافة الى الطيارين وصل مائة ميكانيكي وفني لدراسة الطائرة الجديدة . وكـان على الطيارين ان يقضوا ستة اشهر في قاعدة ســلاح الطيران الامريكي « جورج » بجوار لوس انجلوس . وعلى غرار دورة السكاي هوك كان عليهم أن يقوموا بساعات طيران تتراوح بين ٨٠ ساعة الى ١٠٠ ساعة على الطائرة الجديدة . وكان هذا الطاقم طاقما نموذجيا كله من الضباط من رتبة نقيب ورائد ، ذوي الخبرة القتالية الكبيرة ، وعلى الاخص في حرب الايام الستة . وفي نهاية يوليو أقيم حفل نهـاية دورة الطيارين الاسرائيليين . ووصل الى الحفل سفير اسرائيل اسحق رابين وقائد سلاح الطيران مردخاي هود . وقبل ذلك بعدة أيام قدمت اسرائيل طلبا آخر يطلب ٢٥ طـائرة فانتوم اخرى و ١٠٠ طائرة سكاي هوك من الولايات المتحدة الامريكية .

والآن كان يجب انتظار وصول الطائرات . وقد ذكرت الصحافة الامريكية ان واشنطن وعدت بارسال الطائرات بمعدل اربع طائرات كل شهر ابتداء من شهر سبتمبر . وقد قيل كذلك انه من بين الخمسين طائرة ، ســت طـائرات فانتوم مكيفــة لاغراض الاستطـلاع والتصوير . وحصلت اسرائيل على أحدث نماذج الطائرة ، ولكن حســب أقوال المحرر العسكري لمجلة « النيويورك تايمـز » لـم تشتمل الطائرات التي أرسلت الى اسرائيل على الاجهزة المساعدة لحمل القنابل الذرية .

وقد كان وصول الطائرات الفانتوم الى اسرائيل بمثابة

سر ، ولكن الامر سرعان ما شاع . وفي البداية ارادت اسرائيل ان تمنع نشر النبأ ، ولكن الامريكيين كانوا هم الذين أعلنوا عن ذلك لأول مرة . وبعد ذلك ذكر المتحدث بلسان جيش الدفاع الاسرائيلي : « وصلت الشحنة الاولى من طـائرات الفانتوم الى اسرائيل . وقد استقرت الطائرات في احدى قواعد سلاح الطيران » . وكان هذا الحدث بالنسبة لاسرائيل بمثابة تحول في القوة الجوية .

# الجزء الرابع

## معارك الطيران فـــي حرب الاستنزاف
## حتى وقف اطلاق النـــار

# الخطة المصرية

في بداية شهر مارس ١٩٦٩ اجتمعت هيئـة الاركان المصرية العامة برئاسة الرئيس المصري . وكان مطروحا على بساط البحث مطلب قيادة الجيش المصري بالقيام بعملية عبور لاحتلال قناة السويس . وخشي عبد الناصر من رفض طلب ضباطه ، الذير كانوا يريدون الثأر لهزيمة ١٩٦٧ . وطلب دعوة كبار المستشارين الروس الموجودين في مصر الى حضور هذا الاجتماع . وفي اسرائيل لم يكونوا يقدرون في تلك الاثناء ان الجبهة المصرية تواجه تحولا .

وشعر المصريون انهم أكثر ثقة بأنفسهم . وفي ٢٤ أبريل أعلن المتحدث بلسان الحكومة المصرية ، حسن الزيات ، أن مصر تعتبر ان اتفاقية وقف اطلاق النا رمنذ يونيو ١٩٦٧ هي اتفاقية لا وجود لها . وبمحاذاة ذلك زادت نيران المدفعية المصرية على طول قناة السويس . وسقط كثيرون على أيدي القناصة المصريين . ومن حين لآخر كانت تتسلل جماعات من الكوماندوز المصرية الى المنطقة الاسرائيلية وتجول وتصول بين حصون جيش الدفاع الاسرائيلي . وفي أول مايو ، أعلن رئيس مصر اعلان حرب أخرى . وفي هذا اليوم صرح بأنه من حقه ضرب الاهداف المدنية في اسرائيل . مـا الذي حفـز ناصر ليعلن هذا الاعلان المتطرف ؟ ـ كان هذا هو السؤال

الذي طرحوه في هيئة الاركان الاسرائيلية ـ وكان الاحساس هو أن ناصر قد استقى تشجيعا من فشل رحلة مبعوث الامم المتحدة دكتور جونار يارنج الاخيرة في المنطقة ـ في شهر مارس ـ ، ومن الحظر المطلق الذي فرضته فرنسا في يناير ١٩٦٩ . هل حصل على ضوء أخضر من الروس بأنه يمكنه أن يزيد من ضغطه العسكري ؟

وكان كل هذا مجرد تصريحات واحاسيس متشائمة . وللاسف الشديد فان تقديرات مدعمة ومنطقية أشارت ، الى ان صيف ١٩٦٩ ، سيكون ساخنا في الشرق الاوسط . وحكي المراسلون الاجانب الذين زاروا القاهرة وتجولوا في أرجاء مصر ان جماعة الضباط المصريين تمارس ضغطا لبدء العمل ضد اسرائيل ؛ وقد طالبوا بعبور القناة ، ولو حتى في اطار قطاع واحد من قطاعات الجبهة ، من أجل الانتصار في معركة الكرامة . وكان من الواضح أن هيئة الاركان المصرية العامة قد غيرت تقدير الموقف الذي كان لديها اعتبارا من نهاية الحرب وحتى نهاية عام ١٩٦٨ على الاقل . وحسب هذا التقدير الاولي ، تكون مصر قد ضيعت موعد الصدام الجزئي على قناة السويس . وكف المصريون عن الاعتقاد في ذلك الحين ، بأن الطيارين الامريكيين قد ساعدوا اسرائيل بالفعل في حرب الايام الستة ، ولكنهم مع هذا كانوا مقتنعين بأن طائرات الفانتوم قد وصلت منذ فترة طويلة الى اسرائيل وأصبحت طائرات قتالية ـ وغير هذا : شكوا في التصريحات الفرنسية عن الحظر التام . وحسب عادتهم اعتقدوا انه حتى في هذه الحالة فان هناك مؤامرة بين اسرائيل وفرنسا . ولم يقنعهم الا الانفجار الغاضب لرئيس فرنسا ، شارل ديجول ، على الغارة الاسرائيلية التي قامت بها قوات الكوماندو على مطار بيروت ، واعلانه ان فرنسا تفرض من الآن حظرا شاملا

على كل شحنات الاسلحة الى اسرائيل ، ولا سيمـا العتاد العسكري وقطع الغيار . وفي نفس الوقت وصل الى القاهرة تقرير يقول ان رئيس حكومة فرنسا قد وعد ، بأن سياسة الحظر ستظل على مـا هي عليه لشهور كثيرة وأعطيت اوامر للموظفين الفرنسيين الكبار ولرجال الجيش لقطـع الاتصال مع اسرائيل .

وأعدت البيانات الجديدة وأشارت الى تقدير موقف جديد في القيادة المصرية : اسرائيل لم تحصل علـى طـائرات ميراج ، أو أي طائرات فرنسية اخرى ، منذ نشوب حـرب الايام الستة ؛ والى أن تصبح هذه الطائرات تنفيذية سيمر الصيف والخريف ؛ وطائرات السكاي هوك الامريكية تصل بالفعل الى اسرائيل ، ولكن التدفق بطيء الى حد مـا . وهذه الطائرة ليست من طائرات الخط الاول ، بحيث يكون فـي امكانها تغيير الموقف بصورة حاسمة ؛ واسرائيل تواصل استهلاك القليل من الطائرات التي في حوزتها . ومنـذ حرب الايام الستة واسرائيل تستخدم طائراتها بصورة فعـالة . وبالاضافة الىالاستهلاك العادي فقد سلاح الطيرانالاسرائيلي الكثير من الطائرات على الجبهة المصرية والاردنية . واعترفت اسرائيل انها فقدت حتى ابريل ١٩٦٩ ست طائرات مقاتلة على الجبهة الاردنية وحدها ؛ والخسـائر على الجبهة المصرية كانت آخذة في الزيادة ويجوز الافتراض بأن الروح المعنوية بين القوات الاسرائيلية غير المعتادة على حـرب الخنـادق الاستاتيكية ( الساكنة ) ، آخذة في الاهتزاز . وهذه الروح المعنوية تتأثر بلا شك بالروح المعنوية لدى الشعب الذي لا يرى أن هناك نهاية للحرب وللضحايا الكثيرة .

وشجعت تقارير دوريات المخابرات المصرية في سيناء ، هي الاخرى ، هيئة اركان ناصر . وقامت قيـادة الاسلحـة

المصرية الموجودة على الجبهة بتنظيم جماعات استطلاع وارسلتها الى سيناء . وكانت هذه الدوريات تتكون من رجال كوماندوز يرافقهم رجال مخابرات . وكانت الدوريات تعود وصيحات النصر على أفواهها . وبالرغم من أن هذه الدوريات لم تكن دوريات عنيفة فان رجال الدوريات كانوا يبالغون في تقديراتهم بتفاصيل كاذبة ووهمية . وليس من المستبعد أن احد الاسباب الرئيسية لاستعداد ناصر لدهورة الموقف على طول القناة نابعة من هذه التقارير الكاذبة . وحكت الدوريات المصرية ، انها تجتاز القناة وتدخل الى سيناء بسهولة ودون أي ازعاج . ولم يتم امساك أي جماعة . (١)

نجحت الوحدات الاستطلاعيةالمصرية بالفعل فيالتحرك بين المواقع الاسرائيلية ، وذلك بسبب المناطق الخالية الكبيرة الواقعة بين الحصون . وقال رجال الدوريات انهم تمركزوا اكثر من مرة بجوار الطريق وراقبوا دون خوف حركة القوات الاسرائيلية . وكانت عربات جيش الدفاع الاسرائيلي تتحرك وحيدة ، وفي ساعات الليل كانت المنطقة تصبح أكثر فراغا.

وقال المستطلعون المصريون : « ان الاسرائيليين يقفلون على أنفسهم في مواقعهم في الليل ، وهم يخافون من الظلام ومن المناطق الكبيرة » .

وكان المتسللون يتآمرون مع البدو سكان في سيناء. وكان هؤلاء يزيدون من دور التقارير الكاذبة . لقد قالوا انه من الممكن التحرك ساعات على طول القناة دون مصادفة جندي اسرائيل واحد ، وان القوات الاسرائيلية أصغر مما تتصورون .

---

(١) ان عمليات الفدائيين المصريين قبل ايقافها كانت عمليات رائعة ومجدية ولكن اسرائيل هنا تريد أن تقلل من أهميتها رغم الخسائر التي منيت بها لاسباب تتعلقبالحرب النفسية مما لا يخفي علىالقاريء «المترجم»

وقدم المستطلعون المصريون كذلك تقريرا عن حقيقة مقلقة : الاسرائيليون يعملون بحماسة غير عادية في عمليات التحصينات . ووصلوا في المخابرات المصرية الى تقدير لم يختلف عليه أحد . وكان البند الاول في هذا التقدير يقول أن هناك احتمال معقول جداً لانزال قوة كبيرة على الضفة الشرقية من قناة السويس دون أن يشعر الاسرائيليون بذلك. وحدد البند الثاني ، أنه من الناحية العسكرية يجدر الاسراع في هذه العملية لأن قوات جيش الدفاع الاسرائيلي ليست محصنة على النحو الواجب على طول القناة . وكان الاستنتاج البسيط هو اذا كان سيتم ذلك فمن الافضل ان ينفذ بأسرع ما يمكن قبل أن ينهي الاسرائيليون تحصيناتهم . ويجب الانقضاض عليهم في ذروة العمل وهم ليسوا مستعدين بعد للدفاع الشامل . وقال التقرير المصري الذي قدم لناصر ، أنهم اذا سمحوا للاسرائيليين بتكملة التحصينات فان كفاءة نيران المدفعية التمهيدية ، التي تسبق عملية العبور سوف تكون محدودة .

ووقف الحاكم المصري في مفترق الطرق : فمن ناحية هناك مطالب الضباط المصريين الذين نفذ صبرهم ، ومن ناحية اخرى هناك النصائح الحذرة من جانب المستشارين الروس . وكرر هؤلاء لناصر أن جيشه ما زال غير مستعد بعد ـ بالرغم من العتاد الهائل الذي حصل عليه . وتذكر ناصر في ثنايا قلبه كيف ان الروس امتنعوا عن تقديم المساعدة له في حرب الايام الستة . وخشي ، من انه قد لا يحصل منهم في الحرب المقابلة على مساعدة اكبر من تلك التي تلقاها في حرب الايام الستة . وسيكون عليه أن يأخذ على عاتقه المسئولية الكاملة عن الفشل في ميدان القتال . ومن ناحية اخرى ، عرف ناصر ، انه اذا رفض ضباطه المسحوقين ،

فسوف يوجه هؤلاء غضبهم ضده . اذن يجب فتح الصمام بالقدر الذي يخفف قليلا من الضغط . ولم يبق امام ناصر الا أن يقيم مواجهة بين كبار المستشارين الروس في مصر ورؤساء هيئة الاركان المصرية على مائدة المناقشات . وعقدت هذه المناقشات في بداية شهر مارس ١٩٦٩ .

وكان الجو متوترا اثناء المناقشة ، هذا بالرغم من جهود ناصر من اشاعة الروح الطيبة بين الحاضرين . ولم يبتسم المستشارون الروس على الاطلاق ، وهم في معظمهم من رجال الجيش . انهم جاءوا مع اوامر صريحة وواضحة . ليس لدى الجيش المصري حاليا أي احتمال لهزيمة الاسرائيليين - هكذا بدأ المتحدث الروسي الحديث . ان الاتحاد السوفييتي شحن كميات هائلة من الاسلحة لمصر بالفعل . وجيش مصر مسلح الآن على النحو الواجب ، ولكن الروح المعنوية بين الجنود منخفضة . ان ذكرى الهزيمة لم تمح بعد . وعزل ضباط كثيرون من المسئولين عن الهزيمة ، ولكن الذين جاءوا بدلا منهم وصلوا مكانهم ليسوا مستعدين بعد . وكل المستشارين الروس يعتقدون ان الجيش المصري مستعد فقط للدفاع ولكنه سيفشل في حالة الهجوم .

وحذر الروس قائلين : اذا ما فشل الجيش المصري في هجومه ، فان الاسرائيليين قد يعبرون القناة - خلال هجوم مضاد . انهم سيعرّضون الجيش المصري كله للخطر وستذهب كل جهود اعادة البناء هدرا . وهزيمة اخرى سوف تعرض الحكم الناصري للخطر . وهذه هي الفرصة التي تنتظرها اسرائيل والولايات المتحدة الامريكية . وليس لدى الاتحاد السوفييتي شك في ان الولايات المتحدة الامريكية تقف بكامل قوتها خلف اسرائيل . والهجوم المصري في غير أوانه من

شأنه أن يؤدي الى تدهور شامل والى خطر صدام بين الدول العظمى . وحكومة الاتحاد السوفييتي لا تريد حربا كهذه . وهناك احتمال معقول لتحريك الاسرائيليين عـن المناطق المحتلة بواسطة العمل السياسي فقط . واذا لـم يساعد ضغط العمل السياسي فانه من الممكن الانتظار الى أن يصبح الجيش المصري مستعدا لصدام شامل .

وقال الضباط المصريون ، كلهم معا ، أن أحسن وقت لهجوم مصري هـو صيف ١٩٦٩ ، وأنه لا بـد من تمهيـد الظروف من أجل ذلك . وقالوا أنه اذا تـم تأجيل العمل ، ستحصل اسرائيل على طائرات فانتوم وطائرات سكاي هوك اخرى ، وربما كذلك الغي الحظر الفرنسي . وفي هذه الحالة فان الخطر على مصر سوف يزداد عدة اضعاف . وسيكون هناك شك في امكانية القيام بهجوم كهذا على الاطلاق .

وكان رئيس هيئة الاركان المصرية الفريق عبد المنعم رياض ، الذي قتل بعد ذلك بعدة أيام نتيجة اصابته من قذيفة اسرائيلية ، هو المتحدث الرئيسي . وشعر حسبما يبدو ، انه ليست هناك امكانية للتوفيق بين الموقفين المتطرفين وفهم أن الرئيس المصري يواجه موقفا صعبا . ولذلك لجأ الى اتباع اسلوب ديبلوماسي وعرض خطة جديدة ، عبارة عن اقتراح تسوية . واعترف الفريق رياض ان الجيش المصري ليست لديه امكانية هزيمة جيش الدفاع الاسرائيلي .

وفي هذا الموضوع يقبل هـو وجهة نظـر المستشارين الروس . وغير هذا : هو مستعد للموافقة على أن رؤساء سلاح الطيران المصري مندفعين الى حد مـا في تقديراتهم بأنهم يمكنهم الاشتباك مع كل سلاح الطيران الاسرائيلي .

وكان اقتراحه هو : تحييد الاسرائيليين عن طريق صدام محدود وفي ظروف تجعل عليهم من الصعب تنمية مميزاتهم. يجب استغلال الفرصة التي نتجت والتي ربما لا تتكرر ، ولكن لا داعي للمخاطرة بكل شيء . لا داعي للخروج الى صدام شامل مع سلاح الطيران الاسرائيلي ، ويمكن الاكتفاء بصدام محلي في قطاعات معينة ومناسبة على طول القناة . ولا داعي للتحدث الآن عن احتلال سيناء كلها . على الجيش المصري أن يكتفي بخطة محددة أكثر : احتلال قطاع طوله حوالي ٣٠ كيلو مترا من سيناء ، شرق القناة . وكبديل ، من الممكن الاكتفاء بقطاع أصغر اذا ما فشلت هذه العملية . وفي هذه الحالة يعبر الجيش المصري القناة في مكانين ، بينما يوجه الجهد الاساسي الى القطاع الشمالي من القناة . وهناك من الممكن انزال قوات مدرعة عن طريق البحر . ولدى الجيش المصري عدد كبير من الحاملات . ومع أخذ المسافات القصيرة في الحسبان يجب افتراض أنه من الممكن انزال كتيبة دبابات واحدة خلال الليل . وتعبر قوات مدرعة اخرى القناة . في البداية الدبابات البرمائية وبعد ذلك المدرعات العادية ، وذلك بمساعدة الجسور المتحركة التي حصل عليها الجيش المصري. والقطاع الشمالي من القناة مليء بالمستنقعات وسيجد الاسرائيليون صعوبة في القيام بهجوم مدرع . وفي المؤخرة ، في مدخل القناة ـ في ميناء بورسعيد ـ ترسو بعض السفن الحربية الروسية . ويمكن الافتراض بأن هذا التواجد سوف يردع الاسرائيليين عن القيام بهجمة مضادة قوية الى حد ما.

وذكر الفريق رياض انه يقبل وجهة نظر الخبراء الروس ، بأن مفتاح أية عملية مصرية موجود في يد سلاح الطيران . ولكنه يريد فقط الحد الادنى ـ يريد تفوقا جويا مصريا محليا ، لمنطقة القناة . ذلك التفوق الذي يضمن عبور القوات ، وبعد ذلك يقوم بصد القوات المدرعة الاسرائيلية أو

على الاقل يحول دون ازعـاج الطائرات الاسرائيلية للعملية البرية .

وفي مارس ١٩٦٩ كان المصريون مليئين بالثقة . ومال الجميع الى قبول خطة الفريق رياض . وفي هذا الشهر كانت مرحلة هامة من مراحل اعادة بناء الجيش المصري على وشك الانتهاء وهي : استكمال القوة العسكرية للوحدات الجديدة . واقتنع المصريون بأنه يمكنهم تحقيق تفوق جوي محلي فـي قطاع القناة ، وربمـا كذلك حتى منتصف منطقة شبه جزيرة سيناء . وتحدث قادة سلاح الطيران المصري بثقة كبيرة عن امكانية تحقيق هذا الهدف دون صعوبة خاصة .

وكانوا مستندين في هذا ، الى أن لديهـم طائرات ، معظمها طائرات مجهزة تجهيزا جيدا وأحدث مـن الطائرات التي دمرت في حرب الايام الستة . وكان هناك حوالي ثلاثمائة طيار مصري على وشك انهاء تدريباتهم في الاتحاد السوفييتي . واعتمد قادة سلاح الطيران كثيرا على هؤلاء الطيارين . ولدى عودة الاوائل منهم أقاموا لهم استقبالا مناسبا . وامتـلأت الصحف المصرية واللبنانية بتلميحات الى أن ابطال الطيران المصريين قد عادوا من الاتحاد السوفييتي وان الكفة سوف تميل اعتبارا من الآن لصالح سلاح الطيران المصري .

ووصل مدربون روس الى مصر ودربوا بـلا هوادة الطيارين المصريين . وقال هؤلاء الطيارون انهم لم يحاربوا في حرب الايام الستة ، بالفعل ، لان طائراتهم دمرت . وطالبوا باسترجاع كرامتهم التي فقدوها خلال الساعات الثلاث الاولى من يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ . وفي لقاءاتهم المتتالية مع ناصر ومع الفريق رياض ، اوضحوا ان الاسرائيليين لن يفاجئوهم هذه المرة بضربة البداية . لا بد من تمكين الجيش المصري من

انزال الضربة الاولى حتى يضمن بذلك مكسبا ذا أهمية . وقالوا ان تحقيق التفوق المحلي ـ مضمون سلفا ، وذلك لان الجبهة موجودة على مقربة من المطارات المصرية ، على مسافة أربع او خمس دقائق طيران . وكانت لهذه الثقة في النفس حسبما يبدو تأثير قوي على ناصر والمقربين اليه . ورويدا رويدا أشاع القادة المصريون المتطرفون جو الثقة لدى القادة السياسيين . وكان من الممكن الاحساس بهذه الثقة تلميحا ، بعد شهرين من ذلك ، حينما ظهر وزير الحربية المصري ، محمود فوزي ، امام اعضاء البرلمان المصري . لقد قال في فخر في معرض حديثه عن الموقف الامني : « ان سلاح الطيران وصل مؤخرا الى مستوى يمكنه من مواجهة القوات الجوية الاسرائيلية » .

ووقعت الواقعة ، حسب كل الدلائل، في يوم الخميس ٦ مارس . فتحدد ان تقوم القيادة العامة المصرية بالبلورة النهائية ـ في الغد ـ للخطة التنفيذية . وفي يوم السبت ، ٨ مارس ، ذهب رئيس هيئة الاركان العامة المصري ، الفريق عبد المنعم رياض ، الى الجبهة لكي يقدم تقريرا شخصيا من هناك لقادة الجيشين المصريين ( الاول والثاني ) ولقادة الفرق ، عن أنه لا بد من اعداد خطة تمهيدية من أجل عملية العبور ، التي ستتم في الصيف .

وعقد اللقاء الذي تم بين رياض والقادة المصريين في أحد المباني الطويلة في معسكر أبو كبير . وكانت الشمس في ذلك الوقت مائلة نحو المغيب ، حينما نشر ياور الفريق رياض الخرائط حتى يستعين بها قائده . وكانت الخطة المصرية حذرة الى حد ما : لا بد من تمهيد الارض أولا قبل البدء في العملية . وسوف يعهد بالجهد الى المدفعية المصرية. مئات المدافع محشودة على طول القناة ـ وستقوم هذه المدافع

بقصف الخطوط الاسرائيلية لعدة أسابيع . وبذلك تمنع استمرار عمليات التحصين الاسرائيلية ، وتزداد الخسائر بين الجنود الاسرائيليين والعمال الآخرين ويحولون المنطقةالواقعة بأيدي جيش الدفاع الاسرائيلي الى منطقة خالية . وسوف تتسلل الى هذه المنطقة من حين لآخر ، وبمعدل يأخذ في الزيادة ، وحدات كوماندو مصرية . وتقوم هذه الوحدات بتدمير خطوط المواصلات الاسرائيلية ، وتحيل حياة الجنود الاسرائيليين على الجبهة الى حياة مرة، وتحول المنطقةالخالية الى منطقة تتحرك فيها بصورة دائمة وحدات الجيش المصري. واعتقد رجال هيئة الاركان المصرية ان المدفعية المتفوقة التي لديهم يمكنها أن تحقق ميزة خلال فترة وجيزة جدا . وكانوا مقتنعين بأن الاسرائيليين لن يجرأوا على ارسال طائراتهم القليلة نحو الجبهة . ان هذا سيكون جنونا من جانبهم ان يعرضوها للخطر في مواجهة بطاريات صواريخ ( سام ٢ ) الكثيرة الموضوعة على الجبهة ومئات المدافع المضادة للطائرات .

وفي المرحلة الثانية، في موعد يتم تحديده ، يبدأ العبور. وسوف يتم تنسيق التاريخ مع جيوش الاردن وسوريا ومع القوة العراقية الرابضة فيالاردن وكذلك معالمنظمات التخريبية ( الفدائية ) . عرف ناصر مع تجربته في الماضي ، انه لا يمكن الاعتماد ، أكثر من اللازم ، على الجيوش العربية الاخرى، ولكنه أمل فيأن تستطيع تجميد قوات كبيرة منجيش الدفاع الاسرائيلي . وفي نفس الوقت يستطيع الفدائيون بدء عمليات داخل الاراضي الاسرائيلية وعرقلة تحركات الجيش الاسرائيلي . وسوف يحدد موعد العبور في اللحظة الاخيرة ، حينما تكون هناك ثقة كاملة في نجاح العملية . واذا كان هذا اليوم يوما مكفهرا أو يوم عاصفة رملية، فان الامر يكون

أحسن ، حيث سيكون من الصعب على الطائرات الاسرائيلية أن تعمل في يوم كهذا . وأمل ناصر في أن تنجح وحداته خلال اربع وعشرين ساعة في الوصول الى مكاسب حقيقية . وفي هذه المرحلة بالذات تقوم الدول العظمى بفرض وقف اطلاق النيران . واذا حدث تعقيد تستطيع قواته صد الاسرائيليين، في معركتهم الدفاعية . وفي حالة التعقيد سيكون من الممكن الحصول على مظلة جوية من الروس فوق الاهداف الحيوية في مصر . وأشارت كل البيانات الى احتمال معقول للنجاح . ومن الناحية النفسية كان المصريون مستعدين لتحمل الخسائر من أجل الفوز بانتصار لكرامتهم . ولكن من المحتمل انهم لم يأخذوا في حسبانهم على الاطلاق عامل الخسائر .

وفي الغد ذهب رياض ليقوم بجولة في الجبهة . وزار الوحدات المدرعة في الخط الثاني . وبعد ذلك انتقل الى بطارية المدفعية . وكان يرافقه قائد الجيش الذي زار قطاعه. وطلب كذلك قائد الوحدة الجزائرية الرابضة على الجبهة مرافقته في الجولة . وحوالي الظهر طلب رياض نقله الى خط الجبهة بالفعل . وكان رياض معروفا بأنه رجل شجاع . وعرف أنه يجب ان يكون قدوة للقادة وللجنود ، وعلى الاخص الآن حينما يطلب منهم جهدا كبيرا وتضحية . وحينما وصلوا الى مداخل الاسماعيلية بدات القذائف الاسرائيلية تنهال على مداخل المدينة . وردت المدفعية المصرية على النيران بالمثل . وتوقفت سيارة رياض عند خط الجبهة بالفعل . وكان القادة مقتنعين بأن الخطر فيالخط الامامي أقل من ذلك. واجتازوا المنطقة الاخيرة التي أمامالموقع جريا. وحينما دخلوا الخندق بالفعل كانت هناك قذيفة من عيار ١٥٥ ملليمتر قادمة من شرق القناة تهبط بجوار الخندق . واصيب رياض اصابات مميتة وبعد فترة قليلة لفظ أنفاسه الاخيرة . ولقي اثنان

برتبة لواء مصريين وضابط جزائري من مرافقي رياض مصرعهم ايضا على مدخل الخندق .

وكان ناصر مذهولا حين سمع بالكارثة . وتقرر اقامة جنازة رسمية لرياض ، ولكن فوزي ضغط وطلب تصديقا مجددا من ناصر على أن الخطة التنفيذية لعبور القناة بلا تحفظ. وأمر ناصر ، وهو مملوء بالغضب والرغبة في الانتقام ، بالاستمرار في الاستعدادات .

وأعطيت الاشارة . وبدأت تتحدث القذائف ، والقنابل ، والرصاص ، من كل انواع الاسلحة ، على الجبهة . وبعد أن كان شهر فبراير ، من أهدأ الشهور على جبهة القناة . منذ حرب الايام الستة ، ارتعدت الجبهة دفعة واحدة ، وبدأت الطائرات المصرية تدخل من حين لآخر الى سيناء للقيام بالتصوير .

وبدأت المدفعية المصرية تعمل بأسلوب آخر : لم تعد هناك عمليات قصف مركزة على طول الجبهة في آن واحد ، بل تركز نيران المدفعية في قطاعات أقصر . وعملوا حسبما يبدو ، بهذه الطريقة حسب مشورة المدربين السوفييت ، الذين أوضحوا لهم ان عمليات القصف المركزة المتكررة لن يكون من شأنها الا تعويد الجنود الاسرائيليين على مواجهة النيران القوية ، واستنتاج الدروس المناسبة والاستعداد من أجلها . اذن فمن الاحسن اعداد مرحلة التليين بعمليات قصف في قطاعات اصغر على امتداد الجبهة وترك المفاجأة الشاملة الكبرى للخطة الاخيرة ، لبداية عملية العبور .

وفي مارس ١٩٦٩ لم يكن قد تبلور في اسرائيل بعد تقديرا نهائيا تجاه الخطة التنفيذية المصرية . وبعد اربعة شهور من الهدوء النسبي على طول القناة ، فتح المصريون

نيران المدفعية الشديدة . واختاروا من أجل ذلك مساء السبت يوم ٨ مارس . وفي الساعة ١٧،٤٠ ، بينما كانت الشمس في ظهر المصريين وتبهر ابصار رجال المدفعية الاسرائيليين ، بدأت المدافع المصرية ضربا مركزا . وهبط الظلام بسرعة ، وبذلك ضمن المصريون عدم تدخل الطائرات الاسرائيلية . وفي ذلك الوقت ضربوا حوالي عشرة آلاف قذيفة . واستمرت عملية القصف حتى الغد ولمدة يومين متتاليين خلال هذا الاسبوع . وخلال سلسلة القصف هذه أطلق المصريون حوالي ٤٥ ألف قذيفة وقنبلة . وكان يوم ٩ مارس ، اليوم الذي قتل فيه رئيس هيئة الاركان المصرية ، الفريق رياض، من أصعب الايام على الجبهة. واسقطت طائرة اسرائيلية من طراز «بيبر» ، كان يجلس فيها ضابط ، وذلك في المنطقة الاسرائيلية ، بواسطة صاروخ أرض ـ جو من طراز « سام ٢ » . وتم انقاذ الضابط ، ولكن الطيار قتل لانه لم ينجح في فتح مظلته . وكان اسقاط الطائرة «البيبر» بصاروخ أطلق من الاراضي المصرية ، من عوامل ادخال العامل الجوي الى الجبهة في ذلك الوقت . وأصبح هناك خطر على الطائرات الاسرائيلية التي تقترب من القناة . وقام المصريون دون أي خوف بتقريب بطاريات صواريخهم الى خط المياه ، وكانوا مستعدين لاطلاق الصواريخ الطويلة الفضية على أي طائرة اسرائيلية تظهر في الافق ـ وعلى الاخص الطائرات الخفيفة . واضطرت طائرات الهليوكبتر الاسرائيلية التي كانت في المنطقة الى خفض طيرانها جدا ، بالقرب من الارض، حتى لا تكتشفها اجهزة الرادار المصرية الملحقة ببطاريات الصواريخ .

ورد رجال المدفعية الاسرائيلية بكامل قوتهم وشدتهم . ومرة اخرى وجهت النيران نحو الاهداف المصرية الحيوية .

وفي ٣١ مارس اصيبت متودعات الوقود في السويس واشتعلت فيها النيران . وبعد مرور خمسة ايام اصيبت كذلك معامل تكرير البترول في السويس . وتقرر هذه المرة أيضا اصابة السفن المصرية في خليج السويس . وكان الافتراض هو أن هذا الذي يحدث هذه المرة ، شأنه كشأن ما كان يحدث في المرات السابقة ، مجرد انفجار مصري لا يحتمل التأويل وتقليدي . وكان يكفي أن يصابوا بشدة، كما حدث في أعقاب اغراق المدمرة الاسرائيلية « ايلات » ، حتى يهدأوا (١). ولكن المصريين واصلوا عملهم . وفي ابريل واصلوا عمليات القصف الثقيلة ، وزادوا كذلك من ادخال جماعات الكوماندو الى منطقة سيناء . واختطف احد الجنود الاسرائيليين ونقل الى الضفة الغربية من القناة . وكانت هذه هي المرة الاولى التي تجرأ فيها جماعة كوماندو مصرية على مهاجمة موقع اسرائيلي على ضفة القناة . وفي ١٩ ابريل دخل رجال الكوماندو الى الحصن وحاولوا نسف أحد المخابيء في داخله . ولكن تم صد الجنود المصريين ، ولكنهم أثناء انسحابهم اخذوا معهم العلم الاسرائيلي الذي كان مرفوعا في وسط الموقع . ومرة اخرى جربت اسرائيل سلاحا قديما . قامت قوة اغارة اسرائيلية ودخلت الى مصر العليا واصابت خطوط التيار الكهربائي العالي بين اسوان والقاهرة، وكذلك سد نجع حمادي والكوبري المجاور لمدينة أدفو . وكما حدث بالنسبة لاصابة معامل التكرير في السويس حاولت اسرائيل تهدئة مصر عن طريق العمل في المؤخرة . وفي ٣١ اكتوبر ١٩٦٨ ، بعد القصف المصري الشامل ، والذي سقط فيه ١٥ جنديا اسرائيليا ، ارادت اسرائيل أن تجعل

(١) ما زال الفكر الصهيوني العدواني واسرائيل يظنان ان نضال الامة العربية هو نوع من الفورات والعصبيات ، ولا يريد أن يعلم ان الامة العربية تقاتله قتال المصير حتى تقضي عليه . «المترجم» .

المصريين يسددون الثمن واصابت سد نجع حمادي ، ومحطة توليد كهرباء في نفس المنطقة وكوبري مجاور لمدينة قنا . وبعد ذلك هدأت الجبهة حتى مارس ١٩٦٩ . وجربت اسرائيل العلاج القديم ، دون ان تعرف في هذه المرحلة ، أن هيئة الاركان المصرية ، تتطلع الى خطة أشمل . وبعد عملية نجع حمادي الثانية لم تهدأ الجبهة (١) .

وافترضوا في اسرائيل ان عوامل تسخين الجبهة نابعة من رغبة مصر في الحصول على تأييد عربي وخشية من تطورات دولية تتعارض مع أهدافها . كذلك جرى حديث ، عن أن الحاكم المصري يريد أن يجعل من الحوادث صماما للنقد الداخلي وللازمة التي تمر بها مصر . وفي المجال الفعال افترضوا أن هدف المصريين لا يخرج عن نطاق الرغبة في تخريب خط التحصينات ، الذي نجحت اسرائيل في بنائه خلال شهور الهدوء على طول القناة . وحينما استمرت الحوادث في شهر مايو ، واستمرت كذلك عمليات ادخال وحدات الكوماندو والطائرات المصرية الى سيناء — ثارت الشبهات بمعدل أكبر . وبمرور الوقت تجمعت حقائق وتفاصيل أخرى عن اللغز الشامل ، الذي عكفت على حله أجهزة المخابرات الاسرائيلية . وبدأت الخطة التنفيذية المصرية في الوضوح رويدا رويدا . ومنذ هذه اللحظة كان من الواضح أنه لا يمكن وقف عجلة الحرب المصرية بعملية واحدة ، مثل قصف معامل تكرير البترول في السويس أو اصابة عدة سفن في الخليج ولا حتى باغارة على الاهداف في العمق في مصر العليا . فمما لا شك فيه أن المصريين أخذوا مثل هذه الاصابات في الحسبان .

---

(١) هذه اشارات اسرائيلية قليلة الى مدى تأثر اسرائيل من حرب الاستنزاف التي شنت عليها ، وهي في رأينا جزء من الحرب التي يجب أن تشمل كل الوجود الاسرائيلي . « المترجم » .

وفهموا في اسرائيل ، أن المفتاح لأي تطور ، ولأي خطة عملية في الجبهة المصرية هو التفوق الجوي. فأي عملية عبور سوف تفشل اذا مـا كان الطرف الآخر يتمتع بتفوق جوي . واذا اتسع هذا التفوق الى مجالات اكبر ، فان عملية العبور هذه سوف تتحول الى هزيمة شاملة . وكان من الواضح أنه لا بد من عمل شيء مـا حازم ومتطرف من أجل ضرب سلاح الطيران المصري . وكان الخوف من أن تكون عملية واسعة معناها توسيع الحرب وردود فعل روسية شديدة . ولذلك تقرر وجوب اعداد خطة يقتنع المصريون بتنفيذها مع أن احتمالاتهم ضئيلة جدا .

ولم تكن المشكلة بسيطة . فكانت هناك في اسرائيل بعد الحرب بعامين علامات استفهام بالنسبة لما حدث وتطور منذ ذلك الحين في سلاح الطيـران المصري . وعرفوا ان المصريين ، بمساعدة الروس ، يبذلون جهدا مكثفا خاصـا لتقوية سلاح الطيران المصري . وأن جهود عملية اعادة البناء ركزت بعد الحرب الى حد كبير على سلاح الطيران . وفهم المصريون للمرة الاولى ، بعد أن شعروا بهذا بأنفسهم وذاقوه ، أن مفتاح الانتصار في الشرق الاوسط هو القوة الجوية .

وتم الحصول على معلومات مفادها ان الطيارين الروس يخرجون كثيرا للطيران مع الطيارين المصريين ، يطيرون على راس التشكيل ويكونوا بمثابة قدوة لمن هم تحت حمايتهم . وكان من الصعب في اسرائيل ان يعرفوا بدقة الى أي مدى وصل مستوى الطيار المصري خلال السنوات التي انقضت منذ نهاية الحرب . ومن أجل ذلك كان لا بد من عدة اختبارات للقوى خلال معارك جوية . وكانت هناك عـدة لقاءات من هذا النوع في سمـاء سيناء والقناة منذ الحرب . وكما كان في الماضي كان الطيار الاسرائيلي هـو المتفوق ، ولكن هذه المعارك كانت تجري بالصدفة وأقل الى حد ما من أن يمكن

أن تستقي منهـا الاستنتاجات القاطعة . وكان هناك ما هو بمثابة تناقض في سلوك الطيارين المصريين : فمن ناحية كان من المعروف ان رجال سلاح الطيران المصري يقفون على رأس أولئك الذين يطالبون بعمليات عنيفة ضـد اسرائيل . وعاد الطيارون المصريون وكرروا انهم لم تتح لهم الفرصة لمحاربة الاسرائيليين في حرب الايام الستة ، وان مقدرة الطيار المصري لم تتجل على النحـو الواجب . وكـان الطيارون المصريون مفعمين بالروح القتالية . ومن ناحية أخرى لم تتجلى هذه الروح في ميدان القتال . ان سلاح الطيران المصري لم يبادر بمعارك جوية منذ حرب الايام الستة . وكانت كل الاشتباكات الجوية نتيجة مبادرة اسرائيلية . وغير هذا : كان يحدث أحيانا أن يحاول الطيارون المصريون تفادي الدخـول في معارك جوية مع الاسرائيليين .

وفي ٨ مارس ، اليوم الذي القى فيه الفريق ريـاض محاضرة على أسماع القادة المصريين عن خطة العبور ، حدثت معركة جوية ، أراد الطيارون الاسرائيليون ان يدرسوا خلالها مستوى الطيار المصري الذي يقود الميج . وفي هذه المعركة التي حدثت في سماء سيناء ، وقع أحد الطيارين المصريين في الاسر ، وهو الملازم أول محمد عبد الباقي . وفي لقاء بين الطيار الاسرائيلي الذي أسقط طائرة الميج التي كان يقودها عبـد البـاقي والطيـار المصري الاسير ، دارت محـادثة باصطلاحات فنية بين الاثنين . وحاول ابن الكيبوتس أن يوضح للطيار المصري ما هي أخطاؤه ولماذا فقد مميزاته وتـم اسقاطه بعد ذلك بسهولة ، واستمع محمد اليه باهتمام . وكان يهز رأسه من حين لآخـر وهـو يسمع شرح الطيار الاسرائيلي ، ولكنه لم يتفوه بكلمة يفهم منها أنه موافق على تحليل الطيار الاسرائيلي . وقد اكتفى بجملة واحدة : « كل هذا بسبب الميراج فقط ! انها شيطان وليست طائرة . فقط

بسبب الميراج نجحت في اسقاطي ! » . (١)

وكانت الثقة في الاسراب المطاردة في سلاح الطيران الاسرائيلي كبيرة ، ولكن مع هذا ساد في ذلك الحين أيضا حب استطلاع بالنسبة للنتائج المحتملة لاشتباكات جوية واسعة مع مصر . وحدثت منذ نشوب الحرب عشر معارك جوية بالفعل . وفي كل هذه المعارك كان الطيار الاسرائيلي يخرج منتصرا . وفي هذه المعارك تم اسقاط ١٩ طائرة مصرية ، من بينها ١٠ طائرات « ميج ٢١ » ، و ٥ طائرات « ميج ١٧ » ، و٤ طائرات « سوخوي ٧ » (٢) . وكانت احدى المعارك التي تم استخلاص دروس مشجعة منها ، هي المعركة التي وقعت في سيناء يوم ٢١ مايو ١٩٦٩ . والمعركة الجوية التي دارت رحاها في ٢١ مايو ، كانت في ذاكرة قادة سلاح الطيران ، حينما قدموا اقتراحهم للاركان العامة ، وهو الاقتراح الذي كانت غايته الرئيسية اخراج الرياح من أشرعة المصريين في الجبهة الجوية . ولكن قبل تشغيل الخطة الاسرائيلية المضادة حدثت حادثة اخرى في سماء مصر . لقد هز سلاح الطيران الاسرائيلي ناصر بقيامه بعملية « فرقعة » أسرع من الصوت في سماء العاصمة المصرية . ولم تكن هذه هي المرة الاولى التي تدخل فيها الطائرات الاسرائيلية الى أعماق الاراضي المصرية . وقد اكتشفت اجهزة الرادار

---

(١) ان كلام الطيار العربي ان صح بالشكل الذي روته اسرائيل ليس لصالح اسرائيل وانما هو بجزء من مضمونه لصالح قناعة الطيار العربي بنفسه واعتقاده الداخلي أنه متى ملك الوسيلة أو الاداة فهو يستطيع قهر خصمه ذو الادعاء .

(٢) ان المعلومات المؤكدة ان اسرائيل خسرت في هذه المعارك كمية مساوية أو أقل بقليل ولكنها في حربها النفسية ضد الامة العربية تنكر أرقام الخسائر التي تمنى بها . «المترجم» .

المصرية الطائرات الاسرائيلية، ولكن أحدا لم يكثر في الحديث عـــن مثـــل هـــذه العمليـــات . لا المصريـــون ، ولا الاسرائيليون . أما هذه المرة فقد كان الامر مختلفا ، سواء مـــن ناحيـــة ان العملية كـــانت بمثـــابة استعراض للقـــوة الاسرائيلية ، أو من ناحية نتائج هذه العماية . وهذه المرة أيضا لم تنشر اسرائيل شيئا عن دخول الطائرات الاسرائيلية، ولكن بعد ذلك بأسبوعين اعترف المتحدث بلســـان جيش الدفاع الاسرائيلي ان الطائرات الاسرائيلية هي التـــي حلقت في ذلك اليوم في سماء القاهرة .

وفي ١٧ مايو نفذت هذه « الفرقعة » التـــي تركت آثارها في منازل كثيرة في القاهرة . دخلت طائرتا ميراج الى المجال الجوي المصري . وحلقتا فوق الدلتا المملوءة بقنوات المياه وبالقرى . جاءتا وهمـــا تحملان في أسفلهما ظلا ثقيلا مر بسرعة فوق أسطح البيوت الطينية . ولم يكد الفلاحون المصريون في القرى المجاورة للقاهرة يرفعون رؤوسهم حتى اختفت الطائرات كما لو انها لم تكن . وكان ضجيج المحركات يترك خلفه قطعان البقر الفزعة ، وهي تتخبط كما لو كان قد استولى عليها مس من الشيطان . وقبل القاهرة بمســـافة قصيرة ارتفعت الطائرتان قليلا وبعد ذلك زادتا سرعتهما . وخلال دقيقة أشارت المؤشرات الى أن الطائرتين تسيران بسرعة ماخ واحد ، وهي سرعة الصوت . وفي البداية مرتا فوق الحي الكبير الفخم الذي يقع في شمال القاهرة ــ وهو حي هليوبوليس ــ وتركتا خلفهما منازل هليوبوليس الفخمة ومرتا كالسهام المنطلقة فوق حي منشية البكري . والـــى أسفل ، في هذا الحي الصغير اللطيف ، وفي مدخل منعزل ، يوجد بيت الرئيس المصري ــ عبد الناصر ذو الطابقين . وكان الدوي مريعا . وصدر عن موجات الهواء المتفجرة خلـــف الطائرتين وهمـــا منطلقتين بسرعة الصوت دوي انفجار هائل

كما لو كانت قنبلة شديدة انفجرت داخل المكان . وصعق الدوي آذان عشرات الآلاف من المصريين . ولم يتصور كثيرون منهم أن هـذا الانفجار صـادر من « فرقعة » أسرع مـن الصوت ؛ واعتقدوا أن الانفجار هو صوت قنبلة انفجرت في مكان ليس ببعيد ، بين الرمال الواقعة وراء المنطقة الآهلة بالسكان . وأدرك « الريس » مغزى « الفرقعة » وهو جالس في مكتبه الخاص في الدور الثاني من منزله . واتصل علـى الفور بقيادة سلاح الطيران . وابلغه قائد سلاح الطيران انه لم يتلق أي تقرير عن دخـول طائرات اسرائيلية وأن الامر حسبما يبدو هو ان طيارا مصريا حلا له ان يطير على ارتفاع منخفض بما يتعارض مع الاوامر . وطلب عبد الناصر تقريرا عاجلا ، حينما يتم معرفة معلومات اخرى . ومن هليوبوليس واصلـت طائرتـا الميـراج طريقهما الـى جنـوب غـرب نحو العاصمة المصرية ، ذات الخمسة ملايين نسمة . وفي ثوان معدودة كانتا فوق ضواحي المدينة وبعـد ذلـك فوق الاحياء الرئيسية . وحينما قامتا بالاتجاه غربا رأى الطيار الميدان الرئيسي « ميدان التحرير » الى يساره . وفي هيلتون القاهرة اندفع كثيرون من ضيوف الفندق الى النوافذ . وكان القليل منهم فقط الذين تصوروا ان هذه طائـرات ميراج اسرائيلية . وسمع جون كولي ، مراسل « كريستيان ساينس مونيتور » في الشرق الاوسط ، الدوي وثار الشك في قلبه. وتذكر انه سمع قبل ذلك بيوم ان الروس أرسلوا للمصريين، بعد الهجوم الاسرائيلي في نجع حمادي ، خبراء للدفـاع الجوي . وسجل لنفسه أن عليه ان يستوضح لدى مصادره ما هو سبب الدوي الهائل الذي تردد في سمـاء القاهرة .

ومن قلب القاهرة اتجهت الطائرتان الى الغرب ، ومرتا فوق سطح نهر النيل نحو الشمال قليـلا ـ فـوق حديقة الحيوانات الكبيرة في المدينـة ـ وواصلتـا طريقهما نحو

المنطقة المفتوحة ، باتجاه مطار غرب القاهرة . وهناك سببت موجات الانفجار التي أحدثتها الطائرتان معظم الاضرار . وفي الاماكن التي مرت بها تركت خلفها كومات من التدمير الذي تجلى أساسا في آلاف الواح الزجاج المتناثرة والفزع البالغ الذي استولى على الناس . وفي الطريق الى مطار غرب القاهرة كانت موجات الصوت أكثر تدميرا . وفي عدة أماكن على طول الطريق الرئيسي انهارت أعمدة التليفونات . وبعد ذلك انطلقت الطائرتان جنوبا الى قواعدهما .

وبعد مرور أكثر من ستة اشهر دخلت طائرة سورية ، ميج ٢١ ، على ارتفاع منخفض الى مدينة حيفا وأحدثت « فرقعة » . وتحطمت عشرات الألواح الزجاجية في المدينة الاسرائيلية . وفي نفس الليلة ردت طائرة اسرائيلية بمجموعة من «الفرقعات» فوق المدن السورية الرئيسية الخمس. (١)

وفي المساء الذي حدثت فيه « الفرقعة » عرف ناصر ، ان الدوي الذي سمعه فوق منزله هو ثمرة محركات طائرتين من طائرات « الميراج » الاسرائيلية . وفهم جيدا انهم اذا كانوا يقومون بعمل « فرقعة » فوق منزله ، فانهم يستطيعون كذلك ضربه بالقنابل . اذن فأين سلاح الطيران المصري الكبير ؟ ـ سأل رؤساء جيشه . وأين الدفاع الجوي المصري المكدس في عشرات بطاريات الصواريخ « سام أ ٢ » ؟ ولم يكن من قبل ذلك راضيا عن قائد سلاح طيرانه اللواء مصطفى

(١) ان فرقعة الطائرات بهذا الشكل يراد منها خض العزيمة العربية في مصر وهي جزء من الحرب النفسية ، ولكن الطائرة السورية التي مارست نفس العملية فوق سماء حيفا قد أدت في اسرائيل الى نتائج نفسية ليست لصالح اسرائيل ، ولذلك حاولت اسرائيل التي رصدت التأثير النفسي لهذه العملية في قلوب مواطنيها أن ترد بطريقة عنيفةفوجهت طائراتها فوق سماء المدن العربية في سوريا في عملية استعراض عضلات، وعملية تحد نفسي. «المترجم» .

الحناوي . وهكذا وجد مبررا لعزله من وظيفته. وعزل كذلك قائد الدفاع الجوي المضاد ، حسن كامل . وأراد ان يسمع قادة جيشه وان يروا ، ولكن لم يقولوا شيئا الشعب . وكان هذا هو الاستنتاج الوحيد للرئيس المصري من الحادثة. واعتبر انها شيئا غير مألوف وليست دليلا ، على أنه لا يستطيع الحصول على التفوق الجوي في الجبهة . وفي اسرائيل كانت « الفرقعة » التي تمت في سماء القاهرة بمثابة علامة خضراء للبدء في سلسلة من المعارك الجوية مع مصر .

وقام سلاح الطيران الاسرائيلي باعداد استقبال غير عادي لقائد سلاح الطيران المصري الجديد ، اللواء مصطفى بغدادي . فبعد يوم فقط من تعيينه حدثت المعركة الجوية الاولى في سلسلة المعارك ، التي ضرب فيها سلاح الطيران المصري والتي أخرجت من الرؤوس المحمومة للطيارين المتطرفين روح القتال التي كانت لديهم قبل أن يبدأوا الحرب . وكانت المشكلة هي أين ستكون دائرة الاشتباك . وظهر منذ البداية ان جبهة القناة خطيرة الى حد ما . وكانت بطاريات الصواريخ «سام أ ٢» قريبة من خط المياه ، وكانت هناك مئات من المدافع المضادة للطائرات بين المواقع المصرية. والى الجنوب أكثر ، على شاطيء الخليج ، كانت الجبهة المصرية أضعف : بطاريات صواريخ «سام أ ٢» أقل وقطاعات كاملة ليست معززة . ومنطقة الخليج يمكن ان تعتبر شعبة من جبهة القناة ، ولكن أهمية هذه الشعبة كانت أكبر . فالمسافة من منطقة السويس حتى القاهرة هي حوالي مائة كيلومتر . ومعنى هذا عدة دقائق من الطيران بواسطة الطائرات المقاتلة . وكان من الواضح ان الطائرات المصرية ستتصدى للطائرات الاسرائيلية التي ستقترب . وفي اللحظة التي ينطلق فيها الطيارون المصريون يمكن للطائرات الاسرائيلية

ان تتصدى لهم دون خطر كبير من جانب الصواريخ أرض ـ جو المصرية .

وفي ٢٤ يونيو وقعت المعركة الجوية الاولى. وتصدت الطائرات المصرية للطائرات الميراج الاسرائيلية . وحدث الاشتباك فوق الخليج ، جنوب مدينة السويس . وعلى ارتفاع حوالي عشرون الف قدم ، نجحت خلال فترة قصيرة، احدى الطائرات الاسرائيلية من التمكن من ذيل احدى الطائرات الميج . وفي هذه المرحلة وجهت سائر الطائرات المصرية مقدماتها نحو الاراضي المصرية . وحاولت الطائرة المأسورة ان تفر هي الاخرى . ولكن رغم المحاولات المتكررة والتي دلت على أن الطيار المصري ليس من الشباب وأنه من ذوي الخبرة تمكنت الميراج من الميج واسقطتها . وبعد ذلك اتجهت الطائرات الاسرائيلية نحو سيناء .

وبعد ذلك بيومين في ٢٦ يونيو حدثت المعركة الثانية في ساعات الصباح الباكر . وفي هذه المعركة أيضا تم اسقاط طائرتين من طائرات « الميج ٢١ » . (١)

وفهم المصريون ، أن هاتين المعركتين اللتين وقعتا جنوب السويس ليستا محض صدفة ، وان الاسرائيليين المتلهفين الى القتال سوف يكررون العملية . وقرروا سد الهوة . وفي الليل ـ بعد المعركة الثانية ـ نقلوا بسرعة بطاريات صواريخ « سام أ ٢ » الى منطقة السويس . وأملوا في أن تقوم هذه الصواريخ بما لم تنجح الطائرات في القيام به. وكان الاسرائيليون مستعدون لاحتمال كهذا . ودارت المعركة الثالثة بعيدا عن الجنوب قليلا ، خارج اطار مدى اطلاق نيران الصواريخ المصرية . ولكن قبل ذلك حدثت مزحة

(١) ان هذه المعلومات تنقصها الدقة لان اسرائيل في كل معركة جوية فيما بعد حزيران اكانت تخسر من طائراتها بنفس القدر الذي كانت تخسره مصر . «المترجم» .

جوية فوق سماء مصر . ففي أول يوليو دخلت طائرات اسرائيلية الى مصر العليا . وطارت هذه الطائرات فوق منطقة سوهاج وصورت المكان الذي أغارت عليه من قبل وحدة جيش الدفاع الاسرائيلي واصابت اعمدة الجهد العالي في خط اسوان ـ القاهرة . وقد انكر المتحدث بلسان الحكومة المصرية هذه الغارة وقال انها لم تحدث . وقرروا في هيئة الاركان الاسرائيلية كشف النفي المصري . وفي أول يوليو في ساعات الصباح الباكر دخلت الطائرات الاسرائيلية الى منطقة سوهاج وصورت العمال المصريين الذين يعملون في اصلاح خط الجهد العالي الذي اصيب في الغارة . وكانت الاصابات واضحة تماما . وفي الصور ظهر العمال المصريون وهم يفرون مذعورين ، لدى سماعهم صوت المحركات النفاثة للطائرات . ونشرت الحقيقة هذه المرة في أرجاء العالم بسرعة كبيرة . ومرة اخرى أدرك الجميع ، ان الطائرات الاسرائيلية يمكنها الدخول بسهولة كبيرة وراء خط الدفاع المصري ، دون أن تقابل بمقاومة تذكر . (١)

وفي الغد ، وقعت اكبر معركة جوية في سلسلة هذه المعارك . واسقط في هذه المعركة اربع طائرات «ميج ٢١» . وخلال حوالي نصف ساعة دارت ثلاث معارك جوية وكانت كل معركة منها تنتهي بهزيمة مصرية .

وردت مصر بعصبية . وصمت المتحدثون المصريون ومحطات الاذاعة ولم يذكروا شيئا عن اسقاط طائرات « الميج ٢١ » . واعترفوا ان اشتباكات جوية وقعت ، ولكنهم ادعوا أن الطائرات المصرية عادت كلها بسلام الى قواعدها

(١) ان هذه المقدرة ممكن أن تتوفر لدى أضعف أسلحة الطيران في العالم ، ومن الممكن لطائرات عادية أن تخترق المجال الجوي الاسرائيلي من خلال عمليات التسلسل المعروفة في تاريخ الطيران . «المترجم» .

وانه تم اسقاط طائرتي ميراج . وتلقى الجمهور المصري بيان المتحدث المصري على أنه هو الحقيقة . وكذلك أيضا في صفوف الجيش المصري . ولكن في سلاح الطيران المصري وفي قيادة هيئة الاركان العامة في القاهرة كانت الحقيقة متغيرة بعض الشيء - ولكن الفارق لم يكن موضوعيا - وعرف الجنرالات المصريون والطيارون كم طائرة من طائراتهم أسقطت . وعرف الطيارون من من أصدقائهم لم يعد ، ومن الذي كان يرافقهم ، ولكنهم قبلوا بمثابة أمر طبيعي ضرورة عدم قول الحقيقة كاملة ، لا كاعتراف أمام العدو الاسرائيلي وأمام الملأ ، ولا كتقرير للشعب المصري . واعتبروا ان الواقع يبرر النفي من ناحية المصلحة القومية . وتجلت مشكلة النفي في الاتجاه التفكيري التالي :

« تم اسقاط الطائرات ، ولا يجوز ان يعرف العدو ذلك، ومن المهم بالنسبة للروح المعنوية العربية الا نحكي كل شيء»

وكانت المعركة الجوية الاخيرة في سلسلة هذه المعارك، الى الجنوب أكثر ، جنوب شرم الشيخ ، في الممر الواقع بين خليج السويس والبحر الاحمر . وخسرت مصر في هذه المعركة احدى طائرات الميج الاربعة التي انطلقت من احدى المطارات المصرية واشتبكت مع طائرات الميراج .

وخسر المصريون في سلسلة المعارك الجوية هذه ٩ طائرات «ميج ٢١» . وفقدت قوة المطاردة الرئيسية المصرية، والمشكلة من حوالي ١٣٠ طائرة «ميج ٢١» جزءا لا بأس به من قوتها . ولم يكن هناك شك في ان المصريين سوف يتمكنون من تعويض خسائرهم بواسطة الروس .

وانتهت سلسلة المعارك الجوية لشهري يونيو - يوليو . وكانوا في اسرائيل مقتنعين بأن المصريين تعلموا درسا ، ولكنهم لم يستنتجوا بعد الاستنتاجات اللازمة وهي أنهم ليس في امكانهم تحقيق تفوق جوي على الجبهة . وفهم

المصريون هذا على نحو آخر (١). وفي القيادة العامة المصرية طوروا نظرية جديدة . كان كل قصد اسرائيل حسب رأيهم هو تحقيق تفوق في البحر الاحمر بعد أن فقدت التفوق على الجبهة . وكان قصد اسرائيل ، حسب رأيهم أيضا ، دفع المصريين الى تشتيت قواتهم . ان اسرائيل قلقة من الموقف في القناة ولذلك فانها تسعى الى ضرب الاجنحة ، حتى تشتت القوات المصرية . وكان استنتاج المصريين بسيطا : مواصلة الضغوط على طول جبهة قناة السويس ، وعدم أخذ ما يجري في الاماكن النائية في الحسبان .

وفهموا في اسرائيل أنه لن يكون هناك مناص من زيادة توتر الموقف على الجبهة المصرية ؛ وهكذا يتم استقاء اشياء معينة من المعارك الجوية في سماء مصر . وكان الاستنتاج الهام والاول هو ان اسرائيل بعد عامين من الحرب تواصل المحافظة على الهوة التي بين طياريها والطيارين المصريين . وفعل الطيارون المصريون جهدا هائلا من أجل التقدم . وقد استعانوا كثيرا بالروس ، ولكن سلاح الطيران الاسرائيلي واصل التقدم هو الآخر . وليس فقط ان الهوة ظلت على ما هي عليه ، بل انها زادت في عدة موضوعات . كان هناك من بين من أسقطوا طائرات « ميج ٢١ » في المعارك الاخيرة طيارين شبان لم يشتركوا في حرب الايام الستة . ولم يكن الفشل المصري صدفة . وكان الاستنتاج الثاني والهام هو انه رغم كثافة الدفاع الجوي في مصر . والدروس التي استنتجت بمساعدة الروس من حرب الايام الستة ، فانه لم يكن في مقدور المصريين منع دخول الطائرات الاسرائيلية الى قلب المجال الجوي المصري . وكان لهذا الاستنتاج أهمية خاصة بالنسبة للقرارات التي كانت على وشك ان تتخذ في المستقبل .

---

(١) أرجو أن يلاحظ القاريء أسلوب الاسرائيليين المتعجرف المملوء احساسا بالتفوق والاستعلاء . «المترجم» .

**معارك ٢٠ يوليو الجوية**

كان التقدير في اسرائيل ان شيئا ما سيحدث في صيف ١٩٦٩ . وتميزت تقديرات هيئة الاركان العامة الاسرائيلية ، بالنسبة لاحتمال الحرب ، دائما بالتفاؤل . وبالرغم من الاخطار الناجمة عن الانحطاط الكمي في القوة البشرية وفي الاسلحة ، وبالرغم من الظروف الجيواستراتيجية الخطيرة ، لم يتعود رجال الجيش والجمهور ، على التحذير من أن حربا شاملة ستنشب في المستقبل القريب . وكانت المرة الاولى التي جرى فيها حديثا عن احتمال نشوب حرب هي في عام ١٩٦٩ . وأعدت كل الخطط وفقا لذلك التقدير . وتم التعجل في أعمال كثيرة من أجل انهائها قبل حلول الصيف. ونشر جيش الدفاع الاسرائيلي علانية انه ينقل قوات مدرعات أكبر الى الجنوب - الى سيناء . وأقيمت في شبه جزيرة سيناء ، للمرة الاولى ، قيادة خاصة للقوات المدرعة هناك .

ولم يكن لدى اسرائيل في ذلك الحين ردا حقيقيا على العدوان المصري . وكان الامر الوحيد الذي يمكن ان تفعله هو أن ترد على النيران بالمثل ، من المدافع والدبابات . ولم يخشى المصريون من هذا التطور، بالرغم من أن خسائرهم كانت فادحة . وحصل الجنود المصريون على تصريح مفتوح بفتح النيران كلما ارادوا ذلك ودون الحصول على اذن مسبق . وشعر المصريون بالثقة في أنفسهم خلال المعارك الساكنة . وفي هذه المرحلة لم يكونوا في حاجة الى الرد بسرعة ومن خلال ظروف متغيرة . وكانت معظم الاشياء محددة سلفا . وأعلنت الحكومة المصرية ، انها على استعداد لخسارة معظم الاهداف الحيوية على طول القناة . وعرف ناصر ، انه حينما يعطي الاشارة بزيادة درجة حرارة الجبهة فانه سيفقد ، على التوالي ، المشروعات الصناعية على طول القناة وكذلك المدن . وكان على استعداد للمخاطرة مقابل ان

يحصل على انتصار لكرامته ضد الجيش الاسرائيلي . وعرف ناصر ان تدفق اللاجئين من مدن القناة الى قلب مصر سوف يزداد ، ولكنه أمل في أن يقوي هذا الامر الشعب المصري ويوجه مشاعر الانسحاق التي لديه ضد اسرائيل .

وبالرغم من انحطاط مستوى المدفعية البارز ، فان جيش الدفاع الاسرائيلي نجح في تركيز ضرباته واصابة الاهداف المصرية اصابات بالغة . وغرقت جزيرة النفط الكافية في مواجهة ميناء البترول في السويس . وأصيبت عدة سفن كانت راسية في الخليج وتم عرقلة الحركة الملاحية فيه. وتم تدمير مدينتي السويس والاسماعيلية بأسلوب منهجي.

وقال المصريون أن جيش الدفاع الاسرائيلي قد بدأ في ضرب المدن بصواريخ ارض-ارض تكتيكية ، ويقوم بهدم شوارع واحياء كاملة . واصيبت كذلك المواقع والاستحكامات المصرية الامامية هي الاخرى من نيران المدافع المركزة ومن قذائف الدبابات الاسرائيلية . وتم تدمير مواقع مصرية كثيرة في الخط الامامي بهذه الطريقة . ووسع المصريون التراشق الى القطاع الشمالي من القنطرة . وكان هذا القطاع من القطاعات الهادئة حتى ذلك الحين . وكان هذا بالنسبة لاسرائيل يعني أن المصريين يسعون لتمهيد الارض للعمل في قطاع المستنقعات شمال القنطرة . وكانت حقيقة انهم على استعداد للمخاطرة بحوادث في هذا القطاع ، في الوقت الذي ترسو فيه سفن حربية روسية في ميناء بورسعيد ، حقيقة مشكوك فيها . هل يقف الروس وراء هذه الخطط ؟

ان ظروف الارض في هذا القطاع الشمالي هي ظروف صعبة : مستنقعات وطريق وحيد ومكشوف يمر على طول القناة وبمحاذاة الملاحات غير القابلة لمرور أي مركبة . وكانت نفس الظروف موجودة في الجانب المصري . ولم يكن لدى رجال الكوماندو المصريين المحشودين في هذا القطاع

تحصينات حقيقية . وبدأت اسرائيل ترد على النيران المصرية في هذا القطاع . وانقضت عدة أيام . وقال المصريون ان اسرائيل قد أحضرت الى المنطقة دبابات من طراز ستالين وتستخدم مدافعها كمدافع ميدان ، من أجل ضرب بورسعيد وبور فؤاد . وبدأت القذائف عيار ١٢٢ ملليمتر تسقط وسط المدينة . واصيبت مشروعات المجاري وتنقية المياه في المدينة وكذلك محطة القوى الكهربائية . وكانت القذائف الاسرائيلية تسقط على مسافة حوالي خمسمائة متر من السفن الروسية. وتحاشى رجال المدفعية الاسرائيلية اصابة السكان المدنيين والسفن الروسية ــ ولكنهم كانوا مضطرين للرد على النيران المصرية . ولم يقف الروس غير مبالين بما يحدث. وبضغط السفارة السوفييتية في القاهرة أرسلت روسيا رسالة الى اسرائيل ــ بواسطة السفارة الفنلندية . وكان مضمون الرسالة معتدلا نسبيا ، ولكن موسكو ذكرت فيها أن هناك ممتلكات روسية توجد شمال قناة السويس .

وبدأت هجرة السكان كذلك من بورسعيد. وبدأ الـ ١٥٠ الف مواطن الذين يسكنون المدينة في تركها عن طريق البحر أو عربات النقل ، متجهين الى دمياط . وعانى رجال الكوماندو الموجودين شمال القناة من نقص التموين لديهم. وكان غذاؤهم يعطى لهم بكمية ضئيلة جدا . وعلى طول القناة بذل رجال سلاح الهندسة في جيش الدفاع الاسرائيلي جهودا مضنية من أجل اصلاح المستنقعات ؛ واصيب كثيرون منهم . ولم يتوقف العمل في ساعات الليل ايضا . واقيمت الاسوار حول المواقع بسرعة ؛ وزرعت الالغام كذلك بكثافة كبيرة . وتم شق طرق في سيناء واقيمت مخازن . واستعد جيش الدفاع الاسرائيلي بسرعة للصدام الكبير المنتظر مع المصريين .

ومع ان جيش الدفاع الاسرائيلي كان يجب أن يكون

راضيا عن نتائج القتال ــ الا ان الامر لم يكن كذلك . وكان عدد المصابين بين رجال جيش الدفاع الاسرائيلي في تزايد مستمر . فالتحصينات لم تهز ، ولكن عشرات الجنود أصيبوا . وفي شهر يوليو وصل عدد المصابين هناك الى رقم قياسي : مقتل ٣١ ضابطا وجنديا وجرح ٨١ . ولم يكن ينقضي يوم دون قتلى . وأثرت الوجوه الشابة للجنود التي كانت تطل من الصور واعلانات التعزية في الصحف الاسرائيلية تأثيرا كبيرا على الروح المعنوية للجمهور . وبدأت نظرية الخسائر تعطي ثمارها عند صاحب القرار في المستوى المطلوب . (١)

ان الحساسية الموجودة في اسرائيل بالنسبة لعدد الخسائر في العمليات العسكرية ليس لها مثيل لدى الشعوب والجيوش الاخرى . ان هذا العامل له أفضلية من الدرجة الاولى في سلسلة الاعتبارات العسكرية ، قبل أي عمل . ومن الممكن ان يتم رفض عمليات عسكرية هامة لمجرد الخوف من احتمال وقوع خسائر كبيرة . وتحلت اسرائيل بالصبر اكثر من مرة في مواجهة الاصابات من جانب العرب ــ ولكن كان هذا امرا غير عادي حينما كبحت جماحها في مواجهة الخسائر في الارواح . وكان كثير من القرارات المتطرفة التي قررتها ، وكثير من العمليات الانتقامية الكبيرة التي قامت بها ، هي نتيجة حسم في أعقاب اصابة اسرائيليين . ومن ذلك على سبيل المثال ، فان قرار عملية قبية كانت نتيجة مقتل امرأة وطفليها . وكانت العملية الانتقامية في قلقيلية في اكتوبر ١٩٥٦ هي نتيجة لمقتل اثنين من العمال اليهود .

(١) يلاحظ القاريء المراقب لتلك المرحلة التفوق العربي المصري والخسائر الكبرى التي اصيبت بها اسرائيل باعتراف منها، وهذه الخسائر توقفت للاسف مع بروز مشروع روجرز الامبريالي . «المترجم»

وبدات خسائر اسرائيل في شهري يونيو ويوليو ١٩٦٩ تعطي ثمارها ، لدى الجمهور ولدى المستويات القيادية . ولم تعتبر اسرائيل ان الاضرار التي عانى منها الطرف الآخر هي بمثابة انتصار . وكان من الواضح ان جيش الدفاع الاسرائيلي سوف يبحث عن رد يتلاءم مع الموقف الخطير في القناة . وكما حدث في المرات السابقة ، تذكروا كذلك هذه المرة ، سلاح الطيران كعامل في امكانه ان يغير الموقف من أساسه .

وكانت الاصوات الاولى من اجل استعمال سلاح الطيران ضد المصريين سمعت خلال الفترة الاولى ، حينما زاد المصريون من عمليات القصف التي يقومون بها . وسألت هذه الاصوات لماذا لا تستل اسرائيل من جرابها سيفها الحاد ، في الوقت الذي ليس لديها فيه ردا حقيقيا على الاصابات التي يحدثها المصريون . وكان المؤيد الرئيسي لاستعمال سلاح الطيران في هذه المرحلة ، هو قائده السابق ، عيزر وايزمان . ورفض وزير الدفاع موشي دايان هذه الاقتراحات الاولى بشدة . وخلال شهر مايو ، حينما اشتعلت الجبهة المصرية ، اعتقد موشي ديان أنه يمكنه أن يمنع الموقف الذي تضطر فيه اسرائيل لاستخدام طائراتها ضد الاهداف الارضية في مصر .

وفي هذا الشهر قال أنه سيبذل كل ما في وسعه من أجل منع استخدام سلاح الطيران في الجبهة المصرية وضد تعبئة عدد كبير من رجال الاحتياطي . وكان الموقف الذي يجب في رأيه ان يستعمل فيه سلاح الطيران هو فقط محاولة عبور القناة ، أو أي عملية متطرفة أخرى تضطر فيها اسرائيل للتعجيل بضربة للحيلولة دون العملية المصرية . وكانت هذه النظرية ، الى حد يزيد أو يقل ، هي من وحي شخصيات اخرى على مستويات عالية . وقد ورد في الحسبان احتمال ان يجرؤ المصريون انفسهم على استعمال طيرانهم

في هجمات ضد مواقع جيش الدفاع الاسرائيلي على طـول القنـــاة .

وفي ١٢ يوليو وقع شيء غير كل الحسابات والتقديرات . ففي مساء يوم السبت في الساعة ٧ مساء ، أغارت قـوات كوماندو مصرية على قوات جيش الدفاع الاسرائيلي بجـوار شريط بور توفيق . وبعد استطلاعات متواصلة قرر المصريون تجربة اسلوب جديد في هذه الغارة . وقـد ضحكت لهـم الظروف والحظ هذه المرة . ففي البداية مهدوا بقذف مليَّن قوي . وفي نفس الوقت عبر رجال الكوماندو المياه وتسلقوا الحصن المجهز بالمدفعية . وكان هدفهم ــ وحدة المدفعية التي كانت رابضة بالقرب من الحصن . وكان رجال الدبابات في داخل دباباتهم ، التي كانت بمثابة وقاء لهم من شظايا القذائف المصرية . وفي البداية أصاب رجال الكوماندو بقنبلة بازوكا احدى الدبابات واشعلوا النيران فيها . وقتل رجال الطاقم ، فيما عدا واحد قفز الى الخارج جريحا ووقع في أسر المصريين ( بعد يومين أعادوا جثته ) .

ولم يشعر قائد الدبابة الثانية بأي شيء . وضاعت قنبلة البازوكا في ضوضاء القذائف المصرية . ولسبب ما قرر فجأة ان يرفع غطاء برج الدبابة . وكان المنظر الاول الذي رآه أمامه : المصريون فوق البطارية واحدى الدبابات مشتعلة بالنيران . وعلى الفور قام بحشو مدفعه الرشاش ، وحـذر الدبابة الثالثة باللاسلكي ، وضغط على الزناد . وبدأت الدبابة الثالثة في التحرك نحو رفيقتها ، ولكن المصريون كانوا يكمنون لها وأصابوها بقنبلة بازوكا . وبدأت معركة بيـن احـدى الدبابات والمصريين المغيرين . ولم يعرف رجال الحصن اي شيء عمـا يحدث في ناحيتهم .

وكان الاهتزاز ثقيلا . كان هذا أبرز نجـــاح حققه

المصريون . وكان من الواضح أن هذا سوف يحفزهم الى نشاط آخر . اذن فلا بد من ايقافهم بسرعة . وكانت الخسائر الفادحة في الجانب الاسرائيلي هي الاخرى حافزا لقرار سريع . واستمرت التخبطات لمدة اسبوع ، الى أن اتخذ القرار الحاسم . (۱)

وسوف يندهش المؤرخون الذين سيقومون في المستقبل بالكتابة عن الاحداث بين مصر واسرائيل دون شك ، حينما يرون الى أي مدى كان للغارة على شريط بورتوفيق تأثير حاسم على احدى التصاعدات الخطيرة في الجبهة المصرية .

ولم تعد الاصوات الداعية لاستعمال سلاح الطيران أصوات معدودة ، ولكن الاعتبارات المقابلة كانت ما زالت ذات ثقل بعد . وكان التبرير الرئيسي للمعارضين ، أنه اذا كان المصريون يستعدون بالفعل لعملية كبيرة شاملة، فانه في هذه الحالة يجب ادخار الطائرات الاسرائيلية القليلة لوقت الصدام ولا داع لاستهلاكها في مرحلة مسبقة . ان اسرائيل تستهلك طائراتها منذ الحرب . وهي تنتظر في نفاذ صبر رفع الحظر الفرنسي عن طائرات الميراج الخمسين .

وبدأت الولايات المتحدة الامريكية في ارسال طائرات السكاي هوك وصفقة طائرات الفانتوم على الابواب . واستخدام الطائرات على الجبهة المصرية ، والذي سيكون بمثابة تصعيد واضح ، من شأنه ان يكون حجة اخرى في يد المحرضين ضد اسرائيل في فرنسا والولايات المتحدة الامريكية . ومن المحتمل ان يكون الحظر الفرنسي مطلقا

---

(۱) امام الجرأة العظيمة للمقاتل العربي ، وامام الخسائر الفادحة لاسرائيل والتي أخفتها في حينها يضطر المؤلف المعبر عن وجهة نظر اسرائيل من الاعتراف بالاعمال الفذة التي حققها الفدائيون المصريون . «المترجم»

وأدهى بكثير من ذلك : وسوف تقول الولايات المتحدة الامريكية أنه بسبب الموقف الجديد الذي تسببت فيه اسرائيل ، ستجد نفسها مضطرة لوقف شحنات الطائرات. كذلك فان رد الفعل الروسي سيكون عنيفا . وكما كان في الماضي فان السر السوفييتي فرض نفسه على الاشياء أكثر من أي شيء آخر . ماذا سيكون موقفهم من الضربة الجديدة التي ستوجه الى أتباعهم المصريين ؟ ان الاتحاد السوفييتي أهين كثيرا من اسرائيل الصغيرة وقد يرد هذه المرة بشدة أكبر من المعتاد . فهل يستحق الامر المخاطرة ؟

وبالرغم من كل هذه المخاطرات وعلامات الاستفهام تقرر مواجهة التحدي . وكان وزير الدفاع ، موشي ديان ، الذي أعرب عن رأيه منذ شهرين معارضا استخدام سلاح الطيران على الجبهة المصرية ، هو الذي حسم الكفة . وكانت المخاطرة المحسوبة نابعة من أن الجميع كانوا مقتنعين بأن المصريين يستعدون ، أو ينحدرون نحو هجوم شامل . والعامل الكفيل بايقافهم هو سلاح الطيران ؛ فهو فقط الذي يمكنه أن يعرقل خططهم .

وتقرر تركيز الهجوم الجوي في القطاع الشمالي جدا من قناة السويس . في هذا القطاع ، في ميناء بورسعيد ، ترسو بالفعل السفن الحربية الروسية ، ولكن هناك بالذات كانت الاحتمالات لنتائج أحسن في الهجوم . أن ظروف المنطقة ،تضمن أن تحقق عمليات القصف أهدافها . ووجد المصريون صعوبة في التحصن على النحو الواجب بين الملاحات وقنوات المياه . كذلك فان المدافع المضادة للطائرات كانت قليلة نسبيا . وفي الشمال ، الى جوار المكان المسمى الجميل، كانت توجد بطارية صواريخ أرض-جو . والطرق القليلة هناك كانت بارزة بين الملاحات وقنوات المياه وأي تعزيز سيتدفق على المنطقة سيكون معرضا للاصابة المضمونة من

الجو . ولم يحقق الالوف عيزر وايزمان بالفعل في هذه المرحلة كل ما اراد ، ولكنه كان راضيا عن ذلك . ان الهجوم سيكون في قطاع واحد من الجبهة ، ولكن هذا سيشكل مع ذلك ، تصعيدا واضحا من جانب اسرائيل . وبعد مرور عدة اسابيع سئل رئيس هيئة الاركان العامة لماذا رأت اسرائيل أن تقرر هذا التصعيد على الجبهة المصرية . وفي اجابته قال القول المأثور : لقد كان هذا تصعيدا لمنع التصعيد .

وتحدد يوم ٢٠ يوليو كموعد ليوم العملية . وبمحاذاة الهجوم الجوي تقرر كذلك اقتحام أحد الحصون المصرية القوية ـ جزيرة جرين ( الجزيرة الخضراء ) . يقوم رجال الكوماندو البحريين بعد منتصف الليل بشن هجوم شامل ، وفي الغد يتم استعمال سلاح الطيران . وقبل ذلك بيوم تم الاتفاق على كل تفاصيل العملية . وبعد ذلك انصرف هود الى قادة أسرابه .

وبدأت في التحرك على الممرات والابسطة الخرسانية في بعض قواعد سلاح الطيران الطائرات المشحونة بالقنابل، وبراميل النابالم وخلايا الصواريخ من كل العيارات . وفي أركان اخرى أنهى الميكانيكيون اعداد طائرات الميراج ـ التي عهد اليها بمهمة عمل مظلة جوية دفاعية للطائرات المهاجمة . وكان هذا اليوم يوم صيف اسرائيلي نموذجي ، وفي كبائن الطيارين كان الحر ثقيلا . ولم تكن أجهزة التكييف قد عملت بعد ، وامتلأ الطيارون بأنهار من العرق. وكانت هذه هي المرة الاولى التي يقوم فيها سلاح الطيران الاسرائيلي بمهاجمة مواقع المدفعية والاستحكامات المصرية . وعرف الجميع أنهم يفتحون صفحة جديدة في الحرب ؛ وأنه في اللحظة التي سيلقون فيها شحناتهم ، هناك شك في أن يستطيع جيش الدفاع الاسرائيلي التراجع .

وحددت ساعة الصفر في الثانية ظهرا . ومر التشكيل الاول بقيادة ب ، فوق المواقع المصرية متجها نحو بطارية الصواريخ . وحظي وسط البطارية بدفعة من قنابل النابالم وعلى الفور اندفع لهب أحمر نحو كبد السماء . وهاجم تشكيل آخر من الطائرات محطتي الرادار بالقرب من بورسعيد . وفي نفس الوقت ، بدأت تحلق تشكيلات أخرى واحدة تلو الاخرى . وكانت هذه عملية سحق منهجية . وانقضت الطائرات على مواقع المدفعية ومدافع الهاون . وأصابت الدبابات القابعة بجوار المواقع بمدافعها وصواريخها. والقيت مئات القنابل على المواقع المصرية . وكانت المدافع المضادة للطائرات هدفا مختارا للطيارين الاسرائيليين . وفي البداية أطلق المصريون النيران بغضب محموم على الطائرات وأصيبت احدى الطائرات . واستمر الطيار نحو المنطقة الاسرائيلية والدخان يتصاعد من طائرته ، ثم تلقى أمرا بترك طائرته وهبط سالما بالمظلة . وبعد ذلك هدأت نيران المدافع وفعلت الطائرات في المنطقة المصرية ما حلا لها .

وكان أحد الاهداف التي أصيبت هي ترعة المياه العذبة التي تتجه الى الشمال ، على طول قناة السويس . وهذه القناة هي ترعة محفورة من النيل ، وتتجه نحو الاسماعيلية في وسط قناة السويس ، وهناك تتشعب الى شعبتين : الاولى الى الشمال في اتجاه بورسعيد ، والثانية ــ الى الجنوب . وكانت هذه الترعة تنقل في الايام السالفة مياه الشرب الى آلاف العمال المصريين ، الذين حفروا قناة السويس ، ويستخدمها الآن كذلك الجيش المصري ، وعلى الاخص في القطاع الشمالي ، حيث لا توجد أنابيب مياه . وترعة المياه مجاورة لقناة السويس ، وهي محفورة وجوانبها سميكة ومنخفضة . وأخيرا تدفقت المياه بسيل هائل ،

وأغرقت الطريق وشريط السكة الحديد المهجور وتدفقت الى قناة السويس .

وظلت الطائرات الاسرائيلية تضرب لمدة ساعتين دون هوادة مواقع العدو. ولم تشاهد الطائرات المصرية في الافق. وطلب رجال الكوماندو المصريين المساعدة . وبعد مرور ساعتين بدأ الانسحاب من المواقع. في البداية من أحد المواقع ـ وكان هذا بمثابة اشارة للجميع ، جنودا وضباطا . ولاحقتهم الطائرات . ومن المنطقة تصاعدت أعمدة الدخان وسحب الغبار . ولم يعد المصريون يطلقون النيران . وتبدد الخوف من احتمال عدم جدوى الطائرات ضد المواقع المحصنة . وتغلب الطائرات كذلك على عشرات المدافع المضادة للطائرات وبطاريات الصواريخ .

وفي ١٦،٤٥ ، أي بعد ساعتين وثلاثة أرباع الساعة من بدء الهجوم الاسرائيلي ، استيقظ للعمل سلاح الطيران المصري . وذهلت هيئة الاركان المصرية العامة وقيادة سلاح الطيران من الهجوم . وفي البداية لم تعرف ما هو الهدف الحقيقي لاسرائيل . وفضلت الصمت ، وتركت جنودها في القطاع الشمالي للانتظار . وبعد تخبطات كثيرة جاءت طائراتهم الاولى ، سوخوي ٧ ، وميج ١٧ بعدد كبير . ودخلت هذه الطائرات الى المنطقة الاسرائيلية وحاولت مهاجمة المواقع الاسرائيلية ردا على عمليات القصف الاسرائيلية . وحلقت عشرات اخرى من طائرات «الميج ٢١» حولهم .

وكان الطيارون الاسرائيليون في انتظار هذا التطور . وبدأت المعارك الجوية اعتبارا من هذه المرحلة . وفقد المصريون في هذه المعارك خمس طائرات ، طائرتي سوخوي ،

وطائرتي « ميج ١٧ » ، وطائرة واحدة «ميج ٢١» ، واصيبت احدى الطائرات الاسرائيلية من صواريخ جو-جو اطلق من «ميج ٢١» وهبط طيارها في المنطقة الاسرائيلية .

وانتهى يوم قتال . وتم اسكات القطاع الشمالي — ومع نهاية اليوم قصف كذلك موقع مدفعية في القطاع الجنوبي من القناة — وفي الغد كانت الجبهة هادئة . ومرة أخرى طرح السؤال التالي : هل يمكن اعتبار استخدام سلاح الطيران عملية انتقامية وعقابية، أم بداية مرحلة جديدة، كعملية أولى في السلسلة ؟

وفي ٢٢ يوليو عاد الطيارون الاسرائيليون الى الجبهة المصرية . ولم تخرج الطائرات المصرية لملاقاتهم .

وبعد ذلك بيومين سجل سلاح الطيران الاسرائيلي أحد مكاسبه الكبيرة منذ حرب الايام الستة . فبينما كانت بعض الطائرات تهاجم القطاع الشمالي اتجه عدد من الطائرات نحو بطاريات الصواريخ «سام أ ٢» الباقية على طول الجبهة. وتم تدمير اربع بطاريات صواريخ ، في أبو صوير ، والمنيف، وحنيفة ، وجنوب الحفير . وكانت هذه هي المرة الاولى ، التي تصبح فيها الجبهة المصرية نظيفة من بطاريات الصواريخ «سام أ ٢ » . ولم تصب أية طائرة اسرائيلية في هذا الهجوم. ومرة اخرى انقضت ثلاث ساعات دون أن تظهر الطائرات المصرية في المنطقة ، وحينئذ حلقت أربعين طائرة مصرية . ودخلت بعض الطائرات المصرية في تشكيلات رباعية الى المنطقة الاسرائيلية لمهاجمة مواقع جيش الدفاع الاسرائيلي . واسقطت صواريخ الهوك ثلاث طائرات منها . وتم اسقاط أربع طائرات اخرى في المعارك

الجوية . وهبط أحد الطيارين المصريين بالمظلة في المنطقة الاسرائيلية واتضح انه «معرفة» قديم . لقد كان الرائد نبيل سعيد ، طيار السوخوي ، الذي ظهرت صورته الباسمة في الصورة المشهورة ، عشية حرب الايام الستة ، حينما زار ناصر والمشير عامر سربا مصريا وأعلنا اغلاق مضايق تيران . وأثارت هذه الصورة غضب الاسرائيليين ، وأقنعت الكثيرين بأن ناصر يريد الحرب وليكن ما يكون .

وأسرع وزير الحربية المصري الفريق محمد فوزي ، الى قيادة الجيوش التي على الجبهة . وانفعلت هيئة الاركان المصرية . وجاء ناصر بنفسه الى غرفة العمليات الخاصة بهيئة الاركان العامة وجلس هناك معظم ساعات النهار . وفي ٢٥ يوليو ألقى في الراديو خطابا غير متوقع ، ومرتجل . وبصوت منفعل على غير عادته ، بدت عليه دلائل التعب ، قال ان اربعمائة الف من سكان مدن القناة قد أخلوا بيوتهم . وأنكر الانباء القائلة ان هناك خسائر كبيرة بين المصريين وتفاخر بأن سلاح الطيران المصري لم يعد يقع في المصائد التي ينصبها له سلاح الطيران الاسرائيلي . وحكى ان ثلاث طائرات مصرية فقدت في هذه المعارك ونسي انه منذ لحظات كان المتحدث العسكري المصري يعلن ان مصر فقدت ست طائرات . وفي نهاية خطابه أعلن : « ان مصر لن توقف المعارك والاستعدادات للحرب ! » .

وكان تقدير المعلقين والخبراء ان ناصر يريد ان يغطي بذلك على اخفاقاته كشأنه في الماضي . وكانت نتائج عمليات سلاح الطيران في يوم ٢٠ يوليو وبعدها : تدمير ست بطاريات صواريخ «سام أ ٢»، وخمس محطات رادار، اثنتان في بورسعيد ، وثلاثة على جبل عتاقة جنوب القناة . وكان

تقدير الخسائر في الارواح من جانب المصريين هو مقتل ٢٥٠ جنديا وضابطا على الاقل من بينهم قادة بطاريات الصواريخ والمدربين . وقام سلاح الطيران في هذه العملية بحوالي الف طلعة . ووصلت شائعات عن هبوط الروح المعنوية بين المصريين . وجفت ترعة المياه العذبة ، وذهبت محاولة المصريين اصلاحها خلال الليل هباءا . وبدأوا في توزيع المياه على الجنود في القطاع الشمالي بمقدار ضئيل ، وحكى مراقبو الامم المتحدة انه تم اكتشاف حالات كوليرا بين الجنود المصريين . وانتظر الجميع ما سيحدث وما اذا كان المصريون سيغيرون خطتهم أم لا . (١)

---

(١) ان هذه الفصول يجب أن تتقبل بحذر شديد من القاريء ، فالمعروف أن اسرائيل تنكر خسائرها وتجسم خسائر العرب وان كانت في سياق هذه الروايات لا تملك الا أن تعترف ببعض خسائرها ، ومهما يكن أمر الروايات الاسرائيلية وموقفها الذي يشوه الكثير من الحقائق فانها تكشف عن ارادة القتال العربية ، ومدى الاذى الذي أصيبت به اسرائيل عندما قاتلها الجيش المصري في حرب الاستنزاف الامر الذي جعلها تحتشد هذا الاحتشاد في محاولة تطويق التصاعد النضالي العربي

« المترجم »

# حرب الاستنزاف والطيران

هزت الضربة الجوية في شهر يوليو ١٩٦٩ ناصر بعنف. وأعلن على الملأ انه سيواصل الحرب ، ولكنه أوضح لجنرالاته انه كف عن الثقة في التقديرات المتفائلة لرجال سلاح الطيران المصري، بأنه يمكن لهم تحقيق تفوق جوي على طول الجبهة. وشعر المستشارون الروس بهذه الشكوك . ومرة اخرى كرروا ضغوطهم على ناصر بأنه من المستحسن تأجيل الخطط العسكرية القريبة حاليا والتركيز على تدريب الجيش المصري والاستنزاف الدائم للاسرائيليين . فان حرب استنزاف دائمة ومخططة جيدا من الممكن أن تكون بمثابة ضغط على اسرائيل والولايات المتحدة الامريكية . ولم يكتف الروس هذه المرة بالاقوال اللطيفة وبالتوضيحات . ومارسوا ضغطا خفيا لعدة أشهر على سلاح الطيران المصري . وبدأت عملية تزويد الطائرات المصرية بقطع الغيار تتعرقل ، ولم تنفذ الطلبات ولم تصل أجزاء حيوية بكميات كافية . وخلال شهرين بدأ المصريون يشعرون بأن الروس يعرقلون عمدا عملية التزويد بقطع الغيار . ولم يكن هناك في مخازن سلاح الطيران احتياطي يكفي من أجل هجوم كبير . وكانت هذه اشارة واضحة لناصر ، بأن الكرملين لا يريد الآن صداما كبيرا مع اسرائيل ، وأن خطته بعبور القناة ليست محل رضاء الروس.

ومرة أخرى اتبع ناصر اسلوب التسوية : لم يلغ خطة عبور القناة ، بل أعلن لهيئة الاركان العامة والجنرالات أنه

من المستحسن اطالة فترة تليين الحصون الاسرائيلية والاستعدادات من أجل العملية . وكان هذا بالفعل قرارا بتأجيل الخطة الآن ، دون تحديد موعد آخر لها . وكان بامكان سلاح الطيران أن يسجل هذه النقطة لصالحه لانها تمت بفضله ـ ولكنهم في اسرائيل لم يعرفوا بأن المصريين قرروا تأجيل خطتهم .

ووصل الرد الكامل لاسرائيل على حرب الاستنزاف المصرية ـ وهو استنزاف المستنزفين ، الى كامل معدله فقط في سبتمبر ١٩٦٩ . وبدأ سلاح الطيران الاسرائيلي اعتبارا من هذه اللحظة في القيام بالدور الرئيسي في حرب الاستنزاف. وكانت بداية هذه المرحلة هي الغارة المدرعة التي قام بها جيش الدفاع الاسرائيلي على الشاطيء الغربي لخليج السويس. ففي يوم ٩ سبتمبر هبطت على الشاطيء الغربي من خليج السويس قوة مدرعة اسرائيلية وبدات تشق طريقها نحو الجنوب وهي تدمر كل ما يعترض طريقها . وتمت هذه الغارة المدرعة بتغطية من سلاح الطيران الذي أقام مظلة جوية فوقها . ولم تصل الطائرات المصرية ولم تتحرك كذلك القوات البرية .

وعلم ناصر بأمر الغارة المدرعة التي قتل فيها حوالي ٢٠٠ مصري وكذلك بعض كبار الضباط ومستشار روسي كبير ، فقط عند عودة جنود جيش الدفاع الاسرائيلي الى الشاطيء الاسرائيلي. وعلى بعد ثلاثين كيلومترا من السويس، في الحفير ، كانت توجد بطارية صواريخ « سام ٢ »، كان من الممكن ان تهدد صواريخها المظلة الجوية . ومع انقشاع الفجر، حينما كانت المدرعات قد شقت طريقا طوله حوالي عشرين كيلومترا من مكان هبوطها ، بدأت الطائرات هجومها على بطارية الصواريخ . ونزلت دفعة القنابل الاولى من الطائرتين اللتين جاءتا في البداية بالضبط في وسط البطارية ، في

داخل «القلب» الالكتروني . وقامت الطائرات الاخرى باكمال المهمة . ولم يبق من البطارية الا صاروخين مع قاعدتي اطلاقهما سالمتين في المنطقة منع اتمام الطائرات لمهمتها . ومنذ هذه اللحظة سيطرت الطائرات الاسرائيلية سيطرة كاملة على المنطقة ، وظلت تقوم باعمال الدورية ، على طول المحور وتصيب مركبات كثيرة ودبابات وتقدم المساعدة عن قرب للمدرعات الاسرائيلية المندفعة . وفي رأس زعفرانة أصابت الطائرات محطة رادار . وهناك تركزت معظم الهجمات ، وهناك أيضا اصيبت طائرة اسرائيلية هبط طيارها بالمظلة فوق مياه الخليج ووصلت الهليوكبتر بعد ثلاث دقائق الى مكان هبوطه ، ولكنها لم تعثر على الطيار ولا على مظلته حيث اختفى الى الابد في مياه الخليج .

استغل سلاح الطيران هذه المرة نجاحه وواصل ضرب المصريين . وغداة الغارة هاجمت طائرات سلاح الطيران المصريين . ووصل ضباط كبار الى المنطقة التي تمت فيها الغارة ومعهم خبراء ومستشارين . وحلقت الطائرات فوقهم وأصابت قافلة السيارات التي كانوا يستقلونها . وفي اليوم التالي كذلك فعلوا هذا ، وحينئذ دارت احدى المعارك الجوية الكبرى على الجبهة المصرية . وفي هذه المعركة تم اسقاط ١١ طائرة مصرية ، من بينها ٧ طائرات ميج ٢١ في الاشتباك الجوي وبنيران المدفعية المضادة للطائرات ، وكان هذا هو أكبر عدد من طائرات أسلحة الطيران العربية أيا كانت يتم اسقاطه في يوم واحد، منذ حرب الايام الستة.(١)

---

(١) الذي يجمع الارقام التي وردت في التقارير الاسرائيلية عن سقوط الطائرات العربية في مصر يتضح له كذب البيانات الاسرائيلية ومغالاتها ، فحسب الارقام الاسرائيلية يكون عدد الطائرات التي اسقطت في المعارك بعد حرب حزيران أكثر مما يملك سلاح الطيران المصري «المترجم».

وحاول المصريون القيام بعملية انتقامية ردا على الغارة المدرعة التي قام بها جيش الدفاع الاسرائيلي . وجندوا من أجل ذلك قوة كبيرة جدا من سلاح طيرانهم . واشتركت على الاقل حوالي ٤٠ طائرة في الهجوم ، وقامت عشرات اخرى بمهام المطاردة او الحراسة . وفي التاسعة من صباح يوم ١١ سبتمبر بدأ الهجوم ، واتجهت الطائرات نحو الاهداف الاسرائيلية في جناحي الجبهة . ودخلت الطائرات في القطاع الشمالي الى عمق حوالي ٢٥ كيلومترا وارادت ان تصيب قوات جيش الدفاع الاسرائيلي . ووصل المصريون في مجموعة تقدر بحوالي ١٦ طائرة تطير فوقها طائرات مطاردة للتغطية الجوية . واستقبلتهم المدافع المضادة للطائرات وصواريخ الهوك . وتم اسقاط طائرة ميج ١٧ وطائرة سوخوي . وكان المصريون يطيرون فوق أهدافهم ووصلوا الى مكان اوائل الطائرات الاسرائيلية .

وفي الساعة ١٢ ظهرا بدأت المرحلة الثانية من المعركة . وهذه المرة حاول المصريون مهاجمة رأس مسلة ورأس سدر على شاطىء خليج السويس . وتم اسقاط طائرتي سوخوي حاولتا ضرب الاهداف الاسرائيلية ولكنهما فوجئت بقوة النيران فألقت بحمولتها من القنابل في مياه الخليج واستدارت عائدة ، ولكن الطائرات الاسرائيلية لاحقتها واسقطتها . وهنا خفت طائرات الميج ٢١ لنجدة طائرات السوخوي ودارت معركة جوية بينها وبين الطائرات الاسرائيلية على عمق حوالي ٣٠ كيلومترا داخل الاراضي المصرية . وفي هذه المعركة اسقطت طائرة ميج ٢١ بنيران مدافع الطائرة ، والثانية ، التي بدأت في الابتعاد اصيبت بواسطة صاروخ جو ــ جو .

وبعد الظهر وقعت المرحلة الثالثة والاخيرة من المعركة

الكبرى . وبدأت الطائرات الاسرائيلية هـذه المرة بالهجوم. واتجهت نحو المواقع المصرية في القطاع الشمالي من القناة . وفي هذه المنطقة هاجمت موقعين مصريين موجودين غرب القناة ، في منطقة سيناء . وهنا تصدت لها مجموعات مـن طائرات الميج ٢١ ، ودارت المرحلة الثالثة من المعركة الجوية الكبرى على عمق حوالي ٦٥ كيلو مترا داخل الاراضي المصرية بالقرب من المنصورة . وفي هذه المعركة تم اسقاط ثـلاث طائرات ميج ٢١ . وفي هذه المعركة ايضا اصيبت طائـرة اسرائيلية وهبط طيارها بالمظلة وهو الطيار جيورا روم ، على مسافة ليست بعيدة من المكان الذي هبط فيه أحد الطيارين المصريين بمظلته . وكان كل خوف جيـورا مـن الفلاحين المصريين لانه تذكر في هذه اللحظة ما حدث لطيار الميراج نيومان ، في اليوم الاول من حرب الايام الستة ، حينما هبط بجوار قرية مصرية . وقد عرض التليفزيون المصري جثتـه المشوهـة . واقتـرب الفـلاحـون مـن جيـورا . ورماه الاول بحجر وبعد ذلك اقترب منه . ومن بعده جـاء الآخرون . وتطلع اليه الفلاحون المصريون باهتمام ، وتوجهوا اليه بالحديث ، ولكنهم اعتقدوا انه لم يتمكن من الحديث بسبب جراحه . وقال أحدهم انه طيـار مصري أسقطـت طائرته وقدموا اليه الماء ليشرب وساعدوه الى ان وصـل رجـال الجيش المصري وأخذوه من المنطقة . وعرف جيورا ان هناك طيارا اسرائيليا آخر في الاسر هو نسيم اشكنازي ، الذي أسقط اثناء هجومه على احدى بطاريات الصواريخ «سام ٢» ، وأمل في ان يتمكن من رؤيته في السجن .

وبدأت طائرات سلاح الطيران تسحق بصورة منهجية ومدروسة الجبهة المصرية كلها . في البداية ــ الشاطىء الغربي من خليج السويس ، وفي المرحلة الاولى القطاع الذي عملت

فيه قوات الغارة الاسرائيلية . وبعد ذلك وسعوا مجال العمل الى القطاعات الاخرى في الخليج . وكانت الطائرات تهاجم كل ما يظهر في المنطقة . وكان القصد هو منع اعادة ترميم المنطقة . وعملت الطائرات بأسلوب اختيار الاهداف الذاتي. كل هدف يظهر يتم ضربه . وحولت الطائرات الاسرائيلية شواطيء الخليج الى منطقة جرداء . واصابت المعسكرات ، والمركبات التي كانت تتحرك على طريق الشاطيء ، والمواقع الساحلية وعلى الاخص محطات الرادار . وبدأ المصريون يشعرون ان الغارة المدرعة كانت بمثابة تمهيد لما سيلحق بها في المنطقة من عمليات أخرى. وبدلا من محافظ خليج السويس ، ( يقصد منطقة البحر الاحمر ) الذي قتل في الغارة الاسرائيلية ، أرسل احد القادة المصريين الذين اشتهروا بعد حرب الايام الستة باعتباره قائد القوات الخاصة في الجيش المصري . وكان هذا هو اللواء الشاذلي ( اللواء سعد الدين الشاذلي رئيس هيئة اركان حرب الجيش المصري حاليا — المترجم ) ، الذي علق عليه المصريون آمالهم في ان يستطيع اعادة تنظيم المنطقة من جديد لمنع النزول الاسرائيلي مرة اخرى .

وفي مرحلة ثانية نقل النشاط الى القطاع الجنوبي من قناة السويس ، الذي بدأ سلاح الطيران الاسرائيلي فيه عمليات قصف استنزافية مدروسة . وفي الاسراب المختلفة تغير النظام اليومي تغييرا جذريا . كانت الحرب يومية وكان لا بد من الوفاء بكل شيء : الحرب ، والتدريب والاستعداد للمستقبل ، في كل الاسراب .

ولم يكن القطاع الاوسط قد قصف بواسطة طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي بعد . ولم يصدر بعد أمر بتدمير

بطاريتي الصواريخ الموجودة في هذا القطاع . وتقرر تليين القطاعات الاخرى اولا . وكانت تتم تقريبا في كل يوم هجمة على أحد القطاعات او هجمتين . وكان عدد الطلعات يتغير من حين لآخر . ففي بعض الاحيان كان يقوم تشكيل رباعي واحد من الطائرات، وفي أحيان اخرى عدة تشكيلات رباعية كل واحدة تلو الاخرى . وفي البداية كانت الطائرات تضرب المصريين خلال ساعات النهار فقط ، ولكن بعد فترة قصيرة تم ادخال الطائرات للاستعمال خلال الليل . وأثبت سلاح الطيران مقدرته على عمليات القصف الليلي هذه ، وهو يضيء أهدافه، ويحقق اصابات طيبة . وخلال الليل كانت الطائرات تنخفض كثيرا وتلقي على المواقع المصرية قنابل النابالم. وكانت السنة اللهب تغطي مساحات واسعة .

وفي منتصف اكتوبر ساد طقس غائم وممطر نسبيا على طول قناة السويس . وحل نوع من الهدوء في النشاط الطيراني . ومع أول بادرة من صحوة الطقس قامت طائرات سلاح الطيران بضرب بطاريتي الصواريخ الرابضة في القطاع الاوسط . وهكذا اصبحت الجبهة مفتوحة امام الطائرات الاسرائيلية . وكانت عمليات القصف اعنف من المعتاد . وحاول المصريون ، الحيلولة دون التدهور المتوقع . وأجلت خطة العبور ، ولكن أصبح هناك خطر من أن تفشل خطة التليين وبدلا من أن يستنزفوا الاسرائيليين يصبحون هم المستنزفين .

وفي بداية نوفمبر ١٩٦٩ ، بدأ المصريون يروجون لقولهم ان طائرات الفانتوم الاولى التي لدى اسرائيل تشترك في

عمليات القصف على طول القناة . وكان نبأ وصول طائرات الفانتوم الاولى الى اسرائيل قد نشر قبل ذلك بشهرين . وأسرع مندوب مصر في الامم المتحدة ، حسن الزيات ، الى الشكوى لدى السكرتير العام . وقبل نهاية عام ١٩٦٩ كان التقرير هو ان خسائر المصريين من عمليات القصف الاسرائيلية تتراوح بين ١٠٠٠ و ١٥٠٠ قتيل . وكف المصريون منذ فترة عن نشر أنباء عن خسائرهم في الارواح اما خشية ان يؤثر ذلك تأثيرا سيئا على الروح المعنوية لدى المصريين ، واما لكي يحجبوا مثل هذه المعلومات عن الاسرائيليين . ولكن ما كان يحدث في الجبهة لم يكن يبقى سرا لفترة طويلة . وكانت الحقائق تتسلل من وراء ستار الاعلام الرسمي وتصل الى القاهرة والمؤخرة . وبالاضافة الى ذلك خسرت مصر مقدارا لا بأس به من المعدات العسكرية ، وخاصة المدافع المضادة للطائرات ، وبطاريات الصواريخ .

وفي بداية ديسمبر ١٩٦٩ فهموا في هيئة الاركان العامة المصرية ان حرية العمل التي حققتها الطائرات الاسرائيلية في الجبهة تعرقل ليس فقط الخطط العملية للجيش المصري ، بل هو أمر من شأنه أن يرغم قواتهم على الانتقال الى الحالة الدفاعية المطلقة . ولم يبق امامهم الا نقل صواريخ أرض ـ جو الى منطقة الجبهة . وكانت قد وصلت الى الاسكندرية قبل أيام بطاريات صواريخ «سام ٢» جديدة من الاتحاد السوفييتي . وكانت هذه عملية سريعة وجديرة بالتقدير . ونقلت المعدات الكثيرة لبطاريات الصواريخ على الفور ، عبر مجاور مختلفة ، الى مناطق قريبة من الجبهة . وتمت عملية اقامة البطاريات خلال ليلة واحدة ، تحت ستار الليل . وفي الصباح كانت هناك على الجبهة المصرية من جديد سبع بطاريات صواريخ «سام ٢» . بعض منها اقيم في نفس

أماكن البطاريات التي دمرت ، والباقي وضع في مواقع جديدة .

واكتشف جيش الدفاع الاسرائيلي مواقع البطاريات الجديدة بعد عدة أيام . وأشارت الصور الجوية ، الى أن هذه البطاريات عملية ، ومن الممكن أن تعرض للخطر الطائرات المهاجمة التي تعمل على الجبهة . وفي ٢٥ ديسمبر خرج سلاح الطيران للقيام بعملية تطهير . وكانت هذه العملية أثقل من العملية التي تمت يوم ٢٠ يوليو ـ وكانت بالفعل أكبر عملية جوية منذ حرب الايام الستة . وعلى امتداد ثمان ساعات أمطرت عشرات الطائرات الاسرائيلية مئات الاطنان من القنابل على بطاريات الصواريخ وعلى الاهداف المجاورة . ومن ناحية عدد القنابل التي ألقيت ووزنها زادت هذه العملية عن عملية قصف مرتفعات الجولان خلال حرب الايام الستة. وعملت الطائرات على طول الجبهة، من القنطرة في شمال القناة حتى السويس جنوب القناة . وعملت طائرات من طرازات مختلفة في قطاع واسع على امتداد حوالي عشرين كيلومترا وأطلقت عليها نيران مضادة للطائرات مركزة ، كما أطلقت كذلك بعض الصواريخ . ولكن هذه القذائف لم تصب . ومع انقضاء النهار كان اللواء هود يقدم تقريرا لرئيس هيئة الاركان العامة ولوزير الدفاع مفاده ان عملية التطهير قد نجحت وأصبحت الجبهة المصرية مرة أخرى نظيفة من بطاريات الصواريخ « سام أ ٢ » .

وفي يناير ١٩٧٠ تجلى التحول في الجبهة المصرية . فمن حالة تدهور وخسائر فادحة نجح سلاح الطيران في التوصل قبل نهاية الصيف الى نوع من التعادل في نسب القوى. واستمرت الغارات المصرية، وان كان معظمها قد تم

صده. وكان من الواضح في خلال شهر يناير أن حالةالتعادل في الجبهة تنتهي وأن الكفة تميل لصالح اسرائيل . واذا كان جيش الدفاع الاسرائيلي اعتاد من قبل الرد علـى نيـران المصريين ، فانه عدل عن هذا الرد الآن ، واصبح هـو الذي يبدأ باطلاق النيران والمصريون هم الذين يردون بالمثل . وكان هذا بمثابة تغيير أساسي مـع أخـذ عدد المدافع التي لدى المصريين والحرب الساكنة التي تجري على طـول القناة في الحسبان .

الطائرات المصرية التي اسقطت على الجبهة المصرية منذ حرب الايام الستة حتى ١ـ٨ـ١٩٧٠ :

| نوع الطائرة | ١٩٦٧ | ١٩٦٨ | ١٩٦٩ | ١٩٧٠ | المجموع |
|---|---|---|---|---|---|
| ميج ٢١ | ٤ | — | ٣١ | ٣٣ | ٦٨ |
| ميج ١٧ | ٤ | ١ | ٦ | ٩ | ٢٠ |
| سوخوي ٧ | ٤ | — | ١٠ | ٩ | ٢٣ |
| اليوشن ٢٨ | — | — | — | ٢ | ٢ |
| | ١٢ | ١ | ٤٧ | ٥٣ | ١١٣ |

الطائرات السورية التي اسقطت منذ حرب الايـام الستة حتى ١ـ٨ـ١٩٧٠ :

| | ١٩٦٨ | ١٩٦٩ | ١٩٧٠ | المجموع |
|---|---|---|---|---|
| ميج ٢١ | — | ٩ | ٩ | ١٨ |
| ميج ٢١ | ٢ هبطتا | ١ | ٥ | ٨ |
| بطريق الخطأ في اسرائيل ) | | ١٠ | ١٤ | ٢٦ |

# صواريخ والكترونيات

لم تقتصر محاولة تقويض جهاز الدفاع الجوي المصري على اصابة بطاريات الصواريخ والمدافع المضادة للطائرات . وكانت أحد العناصر الهامة لهذا الجهاز هي محطات الرادار الكثيرة التي وزعت في أرجاء المنطقة كلها . وكان المصريون غطوا مصر قبل الحرب ، بمساعدة الروس ، بشبكة رادار كثيفة ومتفرعة . وأقيمت حوالي ٤٧ محطة رادار من هذا النوع في مصر . وبعد حرب الايام الستة تم تحسين شبكة الرادار بواسطة اضافة محطات جديدة وأجهزة مجهزة أكثر . وفي الوقت الذي كان يتم فيه تدمير بطاريات صواريخ «سام أ ٢» كانت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي تتعقب محطات الرادار المصرية وتقضي عليها . وأرادت اسرائيل بالقضاء على هذه المحطات حجب معلومات هامة عن مصر ، وكذلك جعل ادارة المعركة بالنسبة لها أمرا ثقيلا أكثر ، وبالطبع كذلك توسيع الهوة في جهاز الدفاع الجوي لدى مصر . وفي اكتوبر ١٩٦٩ ، تم تدمير معظم محطات الرادار المصرية في الجبهة. واصيبت محطة الرادار الكبيرة في جبل عتاقة مرات عديدة . وكتب حسنين هيكل في « الاهرام » يقول أن اسرائيل تريد بهذه الضربات أن تعمي عيون مصر .

ولم تقتصر عملية محاربة محطات الرادار على مصر

فقط . وحاول المصريون جمع معلومات عن حركة طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي من الاراضي الاردنية . وعن طريق اقامة محطات رادار في جناح اسرائيل ، أملوا في امكانية معرفة تفاصيل هامة بصورة أسرع ، وتزويد مراكز المراقبة الجوية في مصر بهذه المعلومات بسرعة . واقيمت محطة رادار من هذا النوع بواسطة مصر في الاردن ، في جبال مؤاب ( جنوب مدينة الكرك بحوالي ١٥ كيلومتر ) عشية حرب الايام الستة . ودمرت هذه المحطات أثناء الحرب مع محطة الرادار الاردنية الكبيرى في عجلون . وبعد الحرب عاد المصريون وأقاموا هذه المحطات . وكانت احدى هذه المحطات من المحطات الحديثة جدا ، « ف-١٢ » ، وهي المعدة أساسا لاكتشاف الطائرات المنخفضة الطيران . وزودت المحطة برجال من سلاح الطيران المصري ووضعت بجوارها مدافع كثيرة مضادة للطائرات . وتم الاتفاق مع الاردنيين على أن تعمل هذه المحطات ، وكذلك المحطة الكبيرة في عجلون - في اطار القيادة العربية المشتركة - في جمع المعلومات عن حركة طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي .

ولم تقف اسرائيل لا مبالية ازاء مثل هذا التطور . وفي مارس ١٩٦٨ ، في اليوم الذي قام فيه جيش الدفاع الاسرائيلي بعملية الكرامة ، هاجمت الطائرات الاسرائيلية ودمرت محطة الرادار في الاردن . ولم يتخل المصريون عن هذه المحطة الهامة . واعادوا بناءها وارسلوا الى المنطقة جنودا آخرين . وفي ٢٢ ابريل ١٩٦٩ عادت طائرات سلاح الطيران ودمرت محطتي الرادار . ومرة اخرى أعاد المصريون بناءهما . ومع بداية النشاط الجوي على الجبهة المصرية زادت أهمية محطات الرادار في الاردن .

وفي ١٧ نوفمبر ١٩٦٩ ، عادت الطائرات الاسرائيلية

ودمرت للمرة الثالثة محطات الرادار المصرية في الاردن . وكلفت هذه الهجمات سلاح الطيران الاسرائيلي طائرتين وطيارا واحدا . ولم يكتف سلاح الطيران الاسرائيلي بتدمير هذه المحطات . اذ كان من الواضح، أن محطة الرادار الاردنية الكبيرة، الموضوعة على مكان مرتفع بالقرب من مدينة عجلون، تساعد في نقل المعلومات للمصريين . وحان دور هذه المحطة في ٢٩ ديسمبر ١٩٦٩ . وعلى امتداد ثلاث ساعات ونصف قصفت الطائرات الاسرائيلية المحطة الرئيسية. وانهار عمل سنتين متواصلتين . وتم تدمير أجهزة الرادار الحديثة ، من انتاج ماركوني ( التي يصل ثمنها الى حوالي ثلاثة ملايين جنيه استرليني ) . وكانت هذه المحطة قد دمرت للمرة الاولى خلال حرب الايام الستة . وبعد الحرب عاد الاردنيون وبنوها من جديد . ومع اعادة البناء نجحوا في الوصول الى التعقب حتى عمق حوالي ٤٠٠ كيلومتر ، ولا سيما في المناطق الاسرائيلية ، للطائرات الاسرائيلية . وكانت المعلومات تنقل للدول العربية الاخرى بواسطة القيادة العربية الشرقية .

ولم تقتصر الحرب الالكترونية على تدمير محطات الرادار ، وقال ناصر للصحفي الامريكي جيمس راستون ، أن طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي لا تكتفي بالحرب العادية بل تقوم كذلك بحرب الكترونية . وقال الرئيس المصري : « انهم حينما يهاجموننا ، يستخدمون أجهزة الكترونية من أجل التشويش على التقاط أجهزة الرادار لدينا . وتصبح شاشات الرادار عندنا بيضاء . وقبل أن يهاجموا يقومون باستطلاع الكتروني . وهذا الاستطلاع يحدد تماما وبدقة مواقع الرادار والصواريخ لدينا » .

وأقلقت الحرب الالكترونية المصريين للغاية . ووقفوا

متحيرين ازاء الظواهر الالكترونية الغريبة. وكان من الطبيعي أن يشتكوا من ذلك على اسماع المستشارين الروس . وشك هؤلاء في حقيقة الشكاوي المصرية . وأعـاد بعض الخبراء الروس فحص أجهزة الرادار ولم يجدوا فيها أي عيب . ولم يوقف المصريون ضغطهم . وفي نهاية الامر حضرت مجموعة من الخبراء في طائرة خاصة من الاتحاد السوفييتي لكي تبحث شكاوى المصريين . وحكى ناصر نفسه قائلا : « استدعينا مجموعة من الخبراء الروس لكي تحقق في الامر وتقول لنا ما هو الحل لذلك . وفي البداية لم يصدقنا الروس حينما قلنا لهم أن الاسرائيليين لديهم هذه الاجهزة . وبعد ذلك قالوا لنا بعض الاشياء » .

ولم ترد اسرائيل على أقوال ناصر .

وكانت أجرأ العمليات على الجبهة المصرية ، هي اخراج رادارا كاملا وحديثا من داخل الاراضي المصرية . وأثـارت هذه العملية الصحفيين في أرجاء العالم كله وكانت جديرة بأن تصبح فيلما من الافلام التي تحبس الانفاس . ولم تتم عملية اخراج الرادار من الاراضي المصرية من أجل المساس بكرامة القيادة المصرية . بل أراد سلاح الطيران أن يضع يده على الرادار الحديث وان يدرسه بكل تفاصيله . واستولى جيش الدفاع الاسرائيلي في حرب الايام الستة ، من بين الغنـائم الكثيرة ، التي خلفها الجيش المصري وراءه في سيناء ، على محطات رادار متحركة . وكانت محطات الرادار هذه محطات عادية من طراز « ف ـ ٣٠ » ، وهو رادار اكتشاف ، ذو شاشة واحدة ، عيبه الوحيد هو عدم امكانه الكشف عن الطائرات المنخفضة الطيران .

وفي قلب سيناء تـم الاستيلاء على جهاز وحيد لرادار

حديث من طراز « ف ــ ١٢ » ، ولكن لسوء الحظ أنه كــان محترق تماما نتيجة الاصابة بالصواريخ . وكــانت العربة الخاصة به سليمة ولكن أجهزته كانت مدمرة تماما . ولــم يستطع خبراء جيش الدفاع الاسرائيلي الاستفادة منه ــ وهو في حد ذاته مجرد جهاز الكتروني ــ ولكنه يعتبر أحد الادوات المساعدة الهامة جدا في الحرب ، وعلى الاخص بالنسبة للقتال الجوي . وتذكر خبراء الالكترونيات أن الرادار كان أحــد العناصر الهامة التي ساهمت في انتصار الحلفاء في الحرب العالمية الثانية .

والقيمة المالية لجهاز الرادار المتحرك ليســت كبيرة بصورة خاصة . ومحطة رادار مثل « ف ــ ١٢ » من المحتمل الا تكون قيمتها أكبر من نصف مليون دولار . والاهمية هي في القيمة الاستخبارية الكامنة فــي أجهزته الالكترونية . والاستيلاء على محطة الرادار يكشف بالضرورة جزءا مــن أسرار الدفاع الجوي للعدو . ولكل جهاز رادار مميزاته وعيوبه . وليس هناك جهاز رادار ، على سبيل المثال ، ليست فيه مناطق «ميتة» . وسلاح الطيران الذي يواجه جهــازا كهذا يهمه أن يعرف تلك المناطق الميتة ، وكفاءة المحطة فــي الظروف الجوية المختلفة وما شابه ذلك .

وولدت الفرصة ، التي ضاعت في سيناء فــي حرب الايام الستة ، فجأة من جديد في ديسمبر ١٩٦٩ على شاطيء خليج السويس . وجهاز الرادار هذا ، الذي كان موجودا على مسافة حوالي عشرة كيلومترات من شاطيء الخليج ، كان هو الجهاز الحديث « ف ــ ١٢ » ، وكانت هناك طريق ترابية تربط محطة الرادار بالطريق الرئيسي .

وفكر رجال سلاح الطيران على الفور في فكرة اخراج

محطة الرادار الحديثة من الاراضي المصرية . وللوهلة الاولى بدا الامر خياليا في جراته ـ ولكن الفكرة بدأت تكتسي لحما وعظما بالتدريج . واستدعي رؤساء اسراب الهليوكبتر للتشاور في الامر . وأعطيت فرصة يومين لطائرات الهليوكبتر لكي تقوم بتجارب . واقترح أحدهم البحث عن الحافلة المحترقة لجهاز « ف ـ ١٢ » الذي استولينا عليه في سيناء واجراء التجارب عليها . ومرة تلو الاخرى جذبت الهليوكبتر الحافلة الى أعلى وحلقت بها في دوائر واسعة . وفي نهاية اليوم الاول أعلن رئيس سرب لقائده ان رجاله مستعدون للعملية. وبمحاذاة ذلك كان الفنيون وعمال اللحام قد أنهوا استعداداتهم من أجل العملية .

وواجهت المخططين مشكلة اخرى : شمال الرادار ، في راس غارب ، توجد قوة مصرية كبيرة الى حد ما ولديها وحدات مدرعة . وجزء من هذه القوة يوجد على بعد حوالي ست كيلومترات . وجنوب محطة الرادار توجد قوة مصرية اخرى، أصغر . واذا تم اكتشاف القوة المغيرة ، فان في ذلك شك في امكانية قدرتها على مواجهة هذه القوات المدرعة التي تتفوق عليها . اذن فلا بد وأن تكون المفاجأة تامة . وبعد أن تهبط القوة على الشاطيء تبدأ الطائرات فيمهاجمة اهداف مختلفة في المنطقة .

وبعد سير لمدة حوالي ساعة ونصف وصل المغيرون بالقرب من محطة الرادار ، وكان القمر ساطعا ، وكان هناك خطر اكتشاف المغيرين في تلك المنطقة الرملية المفتوحة . كان في الخارج حارسان ، ومحطة رادار كهذه قوتها البشرية ١٥ رجلا . وبعد ذلك حكى الاسرى ، أن ستة منهم ، لحسن حظهم ، كانوا قد ذهبوا في أجازة قصيرة قبل الغارة بليلة

واحدة . وكان على رأس التسعة الباقين ضابط برتبة ملازم أول . ونجح أوائل المغيرين في الاقتراب حتى مسافة ثلاثين مترا من الحراس حينما بدأ هؤلاء يشكون في الكتل المتحركة في الظلام فوق التلال الرملية وبدأوا يصرخون بنداءاتهم . وكانت هذه اشارة لفتح النيران . وكان تبادل اطلاق النيران قصيرا . ورقد الحارسان مضرجين بدمائهما فوق الرمال . وفي وسط المحطة تم امساك اربعة اسرى : ثلاثة منهم فنيين من عمال الرادار - رقيب ، وعريف ، وفني . وكان الرقيب يعرف عدة كلمات عبرية . وقد اتضح انه كان أسيرا من قبل في اسرائيل ، خلال حرب الايام الستة . ونجح ثلاثة في الهرب ، من بينهم الضابط .

ولوهلة بدا ان هناك شك في امكانية مواصلة العملية . بدأت الطائرات في ضرب المواقع المحيطة بمحطة الرادار ، ولكن الخوف كان من أن يقوم الضابط ورفاقه باستدعاء المدرعات المصرية ، ولكن الامور سارت على نحو آخر . انقضت حوالي ساعتان الى أن وصل الضابط المذهول الى القوة المدرعة المصرية التي تربض شمالا . واقتادوه الى قائد الوحدة ، وهو ضابط برتبة عقيد . وحكى له أنه هرب من غارة اسرائيلية . ومن المحتمل ان تكون اقواله قد بدت غريبة ومبالغ فيها وربما بحث الضابط الكبير المصري فقط عن سبب لشكوكه حتى يمتنع عن الهجوم المضاد . وعلى أية حال ، فان أي جندي مصري ، أو أي دبابة لم تخرج لكي تنقذ الرادار من أيدي المغيرين الاسرائيليين . ونجا الملازم أول من أيدي الاسرائيليين ، ولكنه لم ينج من غضب ناصر . وقدم هو والعقيد وثلاثة ضباط آخرين للمحاكمة العسكرية وحكم عليهم بالموت .

وفي محطة الرادار بدأ سباق مع الزمن . تم اكتشاف

عربتا نقل في المنطقة كانتا تحملان حافلتا الرادار . وفي الوسط تم اكتشاف خندق والى جواره مولد كهرباء ومستودع وقود . وكانت الحافلتان مربوطتان بعربتي النقل بواسطة حلقات معدنية وكان لا بد من قطعها . وتقدم عمال اللحام للقيام بالمهمة ، ولكنهم لم يقدروا أنها سوف تستمر كل هذا الوقت الطويل .

ومن حولهم ، ربضت القوة متخذة الوضع الدفاعي ومستعدة لصد أي هجوم مصري مضاد . وكانت الصحراء ساكنة الا من صوت جهاز اللحام ، الذي كان ينفث حزمات من النيران الخالصة . ومن حين لآخر كانت تسمع أصوات انفجارات القنابل التي تلقيها الطائرات . ولم تتحرك القوات المصرية من معسكراتها . ووصلت طائرات الهليوكبتر حينما بدأت بشائر الضوء تظهر في الشرق . وكان عليها أن تنقل حافلة واحدة يزيد وزنها عن اربعة أطنان ، وحافلة ثانية ، مع أذرع الهوائي ، وزنها حوالي ثلاثة أطنان . وفي البداية حملوا الحافلتين ثم انطلقوا في طريقهم بعد ذلك . وقد حبس الجميع انفاسهم . وبالفعل ، ووفق الروايات الغريبة عن القصة ، حدث عطب مع الحافلة الكبيرة فوق الخليج . وبدا لوهلة أن الحافلة على وشك التخاص من شرائط الربط . وطلب من الطيار القاء الحافلة في مياه الخليج اذا كان هذا الامر يحول دون تعريضه هو ورفاقه للخطر . ولكن الطيار عاند وواصل الطيران .

وقد تم نسف مولد الكهرباء ، وضربت عربتا النقل قبل انسحاب القوة المغيرة . وفي الصباح عاد المغيرون الى سيناء ومعهم الاسرى الاربعة ، وظل السر محفوظا لمدة اسبوع كامل . وسكت المصريون هم ايضا واختفت الرادارات

وكأن الارض قد انشقت وابتلعتها . وبدا أنهم خشوا من الخجل الذي سيحل بهم . وطرح كذلك سؤال ، وهو : كيف سيوضحون للروس ، أن جهازا الكترونيا حديثا وسريا خطفه الاسرائيليون . وفهم المصريون أن تسرب هذه الاسرار سوف يؤثر بالطبع على الروس في الوقت الذي يبحثون فيه تزويد مصر بأسلحة اخرى .

وكان خطف الرادار هو ضربة أخرى للدفاع الجوي المصري . واصبحت هناك فجوة جدية في جهاز الدفاع ، وهي الفجوة التي يمكن عن طريقها الوصول بسهولة الى عمق الاراضي المصرية، وفهم المصريون ان هذه الفجوة سوف تكون نقطة جذب للطائرات الاسرائيلية. وتم تدمير جهاز الصواريخ الذي كان عقبة في الطريق الى القاهرة قبل خطف الرادار . وكانت مخاوف المصريين في محلها . ان الفجوة العميقة التي تم ايجادها في جهاز الدفاع الجوي المصري ورفض ناصر وقف حرب الاستنزاف كانت بمثابة دعوة لعمليات القصف الاسرائيلية عميقة المدى في قلب مصر .

# عمليات القصف عميقة المدى

سبقت عمليات القصف في قلب الاراضي المصرية وفي منطقة القاهرة ، آلام ولادة ليست سهلة . ففي البداية ساد رأي بأن جيش الدفاع الاسرائيلي موجود حقيقة في مواجهة مدن القناة الاربع الكبرى ـ السويس والاسماعيلية والقنطرة وبورسعيد ـ . وهذه الحقيقة ستكون عاملا يردع المصريين عن زيادة حدة الحرب على هذه الجبهة. ودحض هذا الرأي. وعن عمد أو عن عدم حساب جلب المصريون الدمار لهذه المدن : حوالي مليون مواطن هربوا من منطقة القناة . واستمرت حرب الاستنزاف . وكان هناك احساس في اسرائيل بأن الجماعة الحاكمة في القاهرة ، ومعظم السكان المصريين ، لا يعنيهم ما يحدث على الجبهة . ووثق معظم المواطنين في بيانات النصر التي كان يصدرها المتحدث المصري. ورويدا رويدا ازداد تأصل الرأي القائل بأن الطريق الوحيد للتأثير على المصريين يكون بواسطة الضغط في عمق أراضيهم. ومن الممكن ان نجد البوادر الاولى لهذا التفكير في أقوال موشي ديان في صيف ١٩٦٨ : « اذا أردنا واذا احتجنا لذلك، يمكننا أن نجعلهم ينهارون عن طريق السكان المدنيين . ان المدن العربية ليست لندن . ان المسافة اليوم حتى القاهرة مائة كيلومتر ، وهذه مسألة في متناول أيدينا . وكوننا في

سيناء يمكننا من القيام بارهاب في المدن العربية اذا رأينا ضرورة في ذلك . ومعنى الأمر أنه اذا شئنا فاننا يمكننا تحطيم الارادة العربية عن طريق الحرب » .

وكان أحد المؤيدين الاوائل لعمليات قصف العمق المصري، في اطار حرب الاستنزاف، هو العميد عيزر وايزمان (١) . وفي سبتمبر ١٩٦٩ ، مع بداية الموجة الثانية من عمليات القصف على طول القناة، وفي خليج السويس ، طالب وايزمان بتوسيع الاصابات حتى مناطق العمق المصري . وفقط بهذه الطريقة سيكون من الممكن تقويض ارادة المصريين بالنسبة لمواصلة حرب الاستنزاف . ولم تدر المناقشة بين مؤيدين ورافضين ، بل بين مؤيدين للخطة ومتشككين . وكان السؤال هو ما اذا كان الوقت ملائما لمثل هذه العمليات ؛ وما اذا كانت ردود الفعل الدولية ـ وردود فعل الروس على الاخص ـ لن تكون شديدة الى حد ما ؛ وما اذا كان سلاح الطيران يمكنه القيام بهذه المهمة بسهولة ودون خسائر وأضرار . وتصور قلائل ، أن عمليات الدخول الى قلب مصر ستكون سهلة للغاية .

وكان مجيء طائرات الفانتوم الى اسرائيل هو الذي حفز دون شك اتخاذ القرار . أصبح منذ ذلك الوقت لدى سلاح الطيران الاسرائيلي أداة طيران ذات مقدرة فنية لم

---

(١) كان عيزر وايزمان حتى ذلك الوقت رئيسا لشعبة الاركان العامة في جيش الدفاع الاسرائيلي ، وهو المنصب الذي تقلده منذ أواخر عام ١٩٦٦ ، ورشحه حزب جحل في سبتمبر ١٩٦٩ لكي يتولى منصب وزير المواصلات ممثلا للحزب في حكومة التضامن القومي الاسرائيلية ، وهو الان عضو مكتب حزب جحل ( كتلة حيروت ـ الاحرار ) المترجم .

تكن لديه من قبل : قدرة حمولة غير عادية ، ومقدرة على الاشتباك في المعارك الجوية ، ومدى طيران كبير وأجهزة الكترونية تمكن من التمييز السريع للهدف والاصابة المضمونة له . ويضاف الى كل هذا مقدرة تحليق هائلة وسرعة طيران كبيرة تمكن هذه الطائرات من قطع الاتصال والتخلص بثقة. وأصبح المتشككون الآن أقل تشككا .

وفي ديسمبر ١٩٦٩ ، بعد وصول طائرات الفانتوم الاولى بثلاثة أشهر ، أصبح هناك جوا سياسيا ملائما لعمليات قصف العمق المصري . وزاد اهتمام الولايات المتحدةالامريكية بما يحدث في الشرق الاوسط . ولم يكن هذا الاهتمام مرتبط بالذات باسرائيل ، بل أولا وقبل كل شيء بمواقفهم من الدول العربية المعتدلة ، الموالية للغرب . وقال خبراء وزارة الخارجية الامريكية ورجال المخابرات الامريكية ان حاكم مصر ، ناصر ، استفاق من جديد . ومرة أخرى أثبت قدرة على الحياة غير عادية بالرغم من الضربات التي كالتها له اسرائيل . ونجح في جمع الدول العربية في مؤتمر قمة ؛ وبدأ يفتح لنفسه موارد اقتصادية جديدة . وفي كل الدول العربية كان هناك احساس باتجاه نحو الراديكالية . وفي ليبيا طرد الملك ادريس . وفي لبنان حدث صدام بين المخربين وحكومة بيروت ـ وهو الصدام الذي حركه الروس هم الآخرين . وحتى في السعودية تم اكتشاف مؤامرة ضد الملك . وقدر الامريكيون ، وقد كانوا مقتنعين بأن النزاع الاسرائيلي ـ العربي هو ذريعة عجيبة للروس من أجل طردهم من الشرق الاوسط . وكان كثيرون من الخبراء الامريكيين مقتنعين بأن أحد أذرعة هذه الذريعة موجود في يد ناصر .

وحاولت الولايات المتحدة الامريكية ان تهديء الدول العربية المعتدلة بالوثيقة المؤيدة للعرب التي قدمتها أثناء

محادثات الدول الاربع الكبرى ، وفيها اقتراحات لحل النزاع الاسرائيلي ـ الاردني . وبالنسبة لناصر ، كانت تود أن تراه مضروبا من جديد . وقال المراقبون الاسرائيليون ، أن الاشارات الامريكية بهذا الخصوص كانت صريحة الى حد ما . وقال أحد رؤساء وزارة الخارجية الامريكية كما لو كان الحديث صدفة لأحد رفاقه في الخارجية الاسرائيلية ، أثناء حفلة كوكتيل في واشنطن ، أن الولايات المتحدة الامريكية تعارض النشاط الاسرائيلي ضد اللبنانيين والاردنيين ، ولكنها لم تقل شيئا على الاطلاق بشأن عمليات القصف ضد مصر . والولايات المتحدة الامريكية ربما لن تؤيد اسرائيل ، اذا ما وسعت ردودها على حرب الاستنزاف المصرية ، ولكنها بالطبع لن تعمل ضدها .

وبدأ بعض الصقور في القيادة الاسرائيلية يشنون حملة نقد لأن اسرائيل لا تؤكد قوتها العسكرية وان هذه القوة غير ملموسة بالفعل في الشرق الاوسط . ولم يكن الصقور فقط هم الذين قالوا هذا . ففي ٢١ ديسمبر ، وصل في زيارة الى اسرائيل سفيرها في واشنطن ، اسحق رابين . وحينما سأله اعضاء الكنيست عن موقفه ، قال هو الآخر أن اسرائيل لا تستغل حقوق الاختيار التي منحتها لها الظروف . وربط كثيرون بين زيارة رئيس هيئة الاركان العامة السابق ، والاتجاه الذي برز بعد ذلك في اسرائيل نحو عمل أعنف ضد ناصر وحكمه .

ولم يكن هناك احد في حكومة اسرائيل يشك في أن ناصر هو زعيم حرب ؛ وأنه حاكم يرى أنه لا حل للنزاع الاسرائيلي ـ العربي الا عن طريق الحرب والدم ؛ وأن كل أقواله عن امكانية حل النزاع بالطرق الاخرى قيلت من قبيل المناورة ، أو في لحظات الضعف . ومرة اخرى خشوا في اسرائيل من أن يؤدي اسقاط ناصر الى تولي زعيم اكثر تطرفا

منه للحكم . واعتادوا كذلك القول ، بأن ناصر هو زعيم قوي ، ولذلك فانه الوحيد الذي يقدر على عمل سلام مع اسرائيل . ولكن تصريحاته وأقواله كانت تثبت العكس على طول الخط . واتضح أن ناصر لديه منطقه الخاص . كان يعتقد أن أي تسوية مع اسرائيل سوف تجعل اخفاقاته وهزائمه كزعيم عربي أبدية . وسنوات ناصر تنقضي دون انجاز حقيقي ، وهو يريد أن يجرب ـ ولو لمرة واحدة أخرى ـ الحصول على نصر مذهل . والروس يستغلون هذا الموقف .

ورويدا رويدا تبلورت فكرة بأنه لا بد من هز الحكم الناصري. ان الشعب المصري معروف بهدوء اعصابه، ولكن مما لا شك فيه أن هناك حدا لما يمكن لهذا الشعب وجيشه أن يحتمله . ومن المحتم أنه ستأتي لحظة يوجهون فيها سهامهم ضد ناصر الذي يضللهم ؛ لحظة سوف ينفذ فيها صبرهم من ذلك الزعيم الذي يتخمهم بالاخفاقات بلا نهاية . ولذلك لا بد من توجيه الضربات ، بحيث تصيب اولا وقبل كل شيء نظام الحكم وتجعله اداة فارغة ؛ وذلك على غرار الغارة المدرعة التي قام بها جيش الدفاع الاسرائيلي على الشاطيء المصري لخليج السويس في سبتمبر ١٩٦٩ . وبالرغم من هذا ، كان هناك من جندوا من الامال الخادعة بأن مثل هذه العمليات ستسقط ناصر وحكمه . (١)

بعمليات القصف بعيدة المدى من الممكن تحقيق الكثير مع عدم المخاطرة أكثر من اللازم . ان هذه عملية لا تستوجب

---

(١) لا شك ان القاريء قادر هنا على استخلاص وجهة نظر اسرائيل ومحاولتها النيل من أي حكم عربي يدفع شعارات التحرير ويصر عليها . « المترجم » .

حربا شاملة ، ولا كذلك عبور قناة السويس . ان هذه العملية هي توسيع وتعميق لعمليات موجودة دون احتلال مناطق ودون ابادة قوات كبيرة . وغير هذا : من الممكن جعل عمليات القصف قاصرة فقط على الاهداف العسكرية والامتناع بدقة عن اصابة المدن المصرية . وكان الموقف الامريكي واضحا الى حد يزيد أو يقل . وكان السؤال المطروح هو : كيف سيكون رد الروس ؟ .

وزاد استعداد اسرائيل لاختبار صبر الروس ولتحمل مسئولية المخاطرات التي ينطوي عليها هذا الموضوع بلا حدود . وساد قبل حرب الايام الستة في الحكومة الاسرائيلية اعتقاد بأن الروس لن يتحملوا المساس بكرامتهم وانهم سيردون على هذا المساس القوي باحدى الدول العربية المتحالفة معهم . وكانت حرب الايام الستة تحولا من هذه الناحية . استنتجوا في اسرائيل ان قدرة الامتصاص الروسية أكبر مما اعتقدوا وان الدب الروسي محدود الى حد ما في ردود فعله . ان الروس لا يلعبون بمفردهم على مسرح الشرق الاوسط . والولايات المتحدة الامريكية لا يعنيها تحقيق نجاحات روسية اخرى في المنطقة وهي لن تحول دون الآخرين والمساس بالروس بصورة غير مباشرة . وكان السؤال الذي سأله الخبراء نفسهم هو الى أي مدى يمكن التمادي في هذه اللعبة . وبصورة عامة وضع ميدان : فمن ناحية كان من الواضح أنه يجب تجنب أن تصيب الضربات الاسرائيلية العرب اصابة بالغة حتى لا يجد الروس انفسهم دون خيار أمام ضرورة أن يخفوا لنجدتهم . والقيد الوهمي الثاني كان خاصا بالروس : على اسرائيل أن تعمل على أن يعتقد الاتحاد السوفييتي أنه لا يجدر به بسبب عملية كهذه أن يرد ضد اسرائيل ويؤدي بذلك الى حدوث تدخل أمريكي .

وقررت اسرائيل أن تعمل . وكان القرار الحاسم هو أنه يجدر باسرائيل أن تأخذ على عاتقها عبء المخاطرة . وكان من الواضح انه مع اتخاذ القرار ستفتح أمام اسرائيل فرص اختيار جديدة ، ولكن مع هذا هناك كذلك اخطار جديدة . وعرف الجميع أنه لا بد من دراسة كل عملية بحذر شديد . وفي شهر يناير ١٩٧٠ سئل قائد سلاح الطيران الاسرائيلي، الالوف هود ، عما اذا كان بامكان سلاحه أن ينفذ عمليات القصف في عمق مصر بنجاح . وكانت اجابته بالايجاب .

وفي ٧ يناير ١٩٧٠ بدأت اسرائيل مرحلة جديدة من حرب الاستنزاف . وعلى غرار بداية عمليات القصف في يونيو ١٩٦٩ أختيرت ساعة الظهر ايضا ساعة للصفر . وبينما كانت الطائرات الهجومية الاسرائيلية تقوم بقصف الاهداف المصرية على طول القناة ، في القطاع الجنوبي والشمالي، خرجت الى الطريق تشكيلات اخرى من الطائرات الاسرائيلية . ومرت فوق القناة في القطاع الاوسط وانحرفت بسرعة هائلة نحو ثلاثة اهداف مختلفة . وأختيرت هذه الاهداف بعناية فائقة . كان الهدف الاول هو معسكرات التل الكبير ، على بعد حوالي ٥٠ كيلومترا غرب القناة ، على المحور الاوسط ، الاسماعيلية ــ القاهرة . وكثيرون من الاسرائيليين يعرفون هذه المعسكرات منذ أيام الحرب العالمية الثانية، فقد أقامت في هذهالمعسكرات المجندات الاسرائيليات في E. T. S . وهو معسكر ضخم بناه البريطانيون وله أجنحة كثيرة . وأختير أحد هذه الاجنحة هدفا للطائرات الاسرائيلية .

وكان الهدفان الآخران مذهلان للغاية ــ لقد كانا في أرجاء العاصمة المصرية : معسكر حربي توجد فيه قيادة

قوات الكوماندو ( الصاعقة ) المصرية ، بجوار انشاص .

والهدف الثاني : معسكر حربي في دهشور بجوار حلوان والذي توجد فيه مخازن ضخمة . وانشاص وحلوان اسمان يعنيان الكثير . ففي انشاص يوجد مركز البحوث العلمية المصري . وفي انشاص يخطط المصريون المفاعل الذري الخاص بهم . وفي حلوان توجد مشروعات الصناعة العسكرية المصرية . ويكفي اصابة أهداف بالقرب من هذه المراكز الحيوية حتى يهتز المصريون .

وكانت المفاجأة المصرية كاملة . ان احدا لم يكن يتوقع مجيء الطائرات الاسرائيلية وحتى بعد أن سمع دوي القنابل اعتقد الكثيرون ان هذه تدريبات للجيش المصري وليست عملية قصف اسرائيلية . وانطلقت عدة طلقات مدافع مضادة للطائرات نحو الطائرات ثم واصلت الضرب بعد أن انصرفت الطائرات بسرعة هائلة من هناك . وصمتت بطاريات الصواريخ تماما بالرغم من انهم ميزوا على شاشات الرادار دخول طائرات غريبة . وظل سلاح الطيران المصري ساكتا . ولم تتمكن أي طائرة مصرية من التحليق نحو الطائرات الاسرائيلية التي كانت تحلق في أرجاء القاهرة . والمعسكر الحربي الكبير في انشاص ، الذي يبعد حوالي ٣٠ كيلومترا شمال شرق القاهرة ، موجود على مسافة ليست بعيدة من قاعدة سلاح الطيران المصري . وقد سمع الطيارون المصريون الانفجارات القوية ، ولكنهم لم يتمكنوا من التحليق للتصدي للطائرات الاسرائيلية . وقد راقبوا في غضب اعمدة الدخان التي تصاعدت من المعسكر المقصوف . وفقط بعد أن ابتعدت الطائرات الاسرائيلية حلقت اوائل الطائرات المصرية . ودل بيان المتحدث المصري على حيرة كبيرة . وقال من جملة ما

قال : وعملت طائراتنا المطاردة ضد طائرات العدو وطاردتها الى الشرق . وكان بيــان المتحدث بلســان جيش الدفاع الاسرائيلي بسيطا ووضح فيه الاتجاه الــى اخفــاء عملية القصف في أرجاء العاصمة المصرية . وبدأ بوصف عمليــات القصف على طول القناة وواصل التحدث ، كمــا لو كان الامر عرضا ، عن عمليات قصف عميقة المدى ـ دون توضيح ودون تأكيد : « عملت طائرات سلاح الطيران اليوم حوالي الساعة ١٤،٠٠ ضد أهــداف عسكرية مصرية فــي القطاع الشمالي وفي القطاع الجنوبي من قناة السويس ومعسكرات حربية في التل الكبير، وانشاص ودهشور جنوب شرق الدلتا. وقد عادت طائراتنا كلها بسلام » . وتلقى « صوت اسرائيل » أمرا باخفاء النبأ ، ولكن ستار الضباب لم يساعد. لقد ذكرت الصحف التي ظهرت في الغد وبتأكيد مغزى التحول في ردود اسرائيل .

وخلقت حقيقة ان الصحف في اسرائيل تحدثت كثيرا ، عن ضرورة اسقاط ناصر ، انطباعا بأن هذا هــو الهدف الرئيسي لعمليات ســلاح الطيــران . واوضحت رئيســة الوزراء، جولدا مائير، فيخطابها في الكنيسمت أهداف اسرائيل من عمليات القصــف عميقة المدى :

أ ) حتى يدرك حكام مصر ، أن الغــاء وقف اطلاق النيران من جانبهم يؤدي بالضرورة الى قتال على جــانبي الحدود .

ب ) عرقلة الاستعدادات والتخطيط العسكري المصري، الموجه لتوسيع العدوان وزيادته .

ج ) حتى نوضح للمصريين ، أنه بدون وقف اطلاق النار

من جانبهم ، لن نتيح لهم أن يديروا ضدنا حرب استنزاف، وفقا لاعتباراتهم وخطتهم ، دون ازعاج .

وأوضح زعمـاء اسرائيليون ، أنه لا يجوز الافتراض بأن مثل هذه العمليات ستؤدي الى اسقاط ناصر . واذا كانت بمثابة عامل آخر ــ في اضعافه ، فمـا أحسن ذلك . ان الهدف هو افشال خطة الحرب المصرية .

وفي ١٣ يناير ضربت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي مرة اخرى في أرجاء العاصمة المصرية . وقصفت معسكرات التل الكبير ، وفي منطقة القاهرة ضربت معسكر الخانكة الذي توجد فيه مخازن العتاد الخاصة بسلاح الطيران المصري . وكانت هذه العملية من أنجح العمليات . وحكي المصريون أن الاسرائيليين طاروا على ارتفاع منخفض والقوا اطنانا من القنابل . واشتعلت النيران في مخازن كبيرة يوجد فيها عتاد غال ونادر مثل الاجهزة الالكترونية ، ومحركات الطائرات. وقتل عشرات من رجال المعسكر مـن جـراء هذه العملية المفاجئة . وتصاعدت أعمدة الدخان السوداء الى السماء . واستمرت النيران مشتعلة لمدة يوم كامل . وفي الغد تمكن الطيارون الذين عملوا على طـول القنـاة مـن رؤية أعمدة الدخان المتصاعدة .

وهذه المرة أيضا سمعت الانفجارات في القاهرة . ان المعسكر الكبير موجود على بعد حوالي عشرة كيلومترات من الضـاحية الفخمـة السكنيـة هليوبوليـس . وعـرف المصريون مغزى الانفجارات . وفي هذه المرة كذلك لم تتمكن المدافع المضادة للطائرات من اطلاق نيرانها . ولكن الطائرات نجحت هذه المرة في التحليق بعد أن أصبحت الطـائرات

الاسرائيلية فوق أهدافها . ولم يوفق الطيارون المصريون لانهم لم يتمكنوا من خلق اتصال قتالي مع المهاجمين .

وحاول المصريون أن يوضحوا ، أن هذا بالفعل تحد فني لا قبل لهم به وليس لديهم رد حقيقي على طائرات الفانتوم المهاجمة . وأوضح رؤساء سلاح الطيران المصري لمراسل « بوربا » اليوغسلافي ، درجوسلاف رنشيتش ، أن الطيارين المصريين تنقصهم دقيقة ونصف لكي يحلقوا لملاقاة الطائرات الفانتوم. وأوضح رنشيتش في جريدته أن الطائرات الاسرائيلية في حاجة الى ثلاث دقائق فقط لكي تصل من القناة حتى القاهرة ، بينما الطيارين المصريين في حاجة الى أربع دقائق ونصف لكي يحلقوا . ولم يكونوا في القاهرة يتمكنون حتى من تشغيل صفارات الانذار في الوقت الملائم .

وفي ١٨ يناير اقتربت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي اكثر من المنطقة الآهلة بالسكان في القاهرة . وكما حدث في العمليات السابقة تمت هذه العملية كذلك ضد هدفين منفصلين : العملية الاولى فوق معسكر جبل وادي حوف في منطقة حلوان ، والعملية الثانية فوق مخازن العتاد والذخيرة في معسكر الهاكستيب ، على مسافة حوالي عشرين كيلومترا من القاهرة ، وعلى مسافة ليست بعيدة من المطار الدولي. واستولى الذهول على ناصر . وكان عليه أن يبرر هذه النجاحات الاسرائيلية وفشله في حرب الاستنزاف . وبدأ المصريون في البحث عن اسباب : كرروا مرة اخرى القول بأن طيارين أجانب يساعدون سلاح الطيران الاسرائيلي . وقالوا هذه المرة أن يهودا من الولايات المتحدة الامريكية هم الذين يقودون طائرات الفانتوم . واشار ناصر الى التفوق التكنولوجي الاسرائيلي ،

وأراد بذلك أن يمهد الارض من أجل زيادة مطالبة الاتحاد السوفياتي بأسلحة جديدة ولاستعمال طيارين روس في الحرب الجوية في منطقة الشرق الاوسط.

وكانت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي تقوم مرة كل اربعة أو خمسة ايام بعملية قصف في العمق المصري . وفي يوم ٢٣ يناير اهتزت هيئة الاركان المصرية من عمليتين اسرائيليتين . ففي الصباح هبط رجال المظلات الاسرائيليون فوق جزيرة شدوان المصرية، وفي نفس الوقت كانت الطائرات الاسرائيلية تقوم بقصف بجوار حلوان وعلى معسكر تدريبات للجيش المصري في الهاكستيب .

وخشي القادة المصريون من أن تكون اسرائيل تمهد لعمليات أوسع . وفي الغد سافر ناصر ، في رحلة سرية ، الى أوديسا على شاطيء البحر الاسود ، فارضا على الروس زيارته لكي يحسم الموقف معهم . ولم يعرف الا قلائل فقط بأمر رحلته الى روسيا . وعرف الامر بعد مرور عدة اسابيع .

وواصلت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي الضرب . وفي ٢٨ يناير اقتربت حتى مسافة حوالي عشرة كيلومترات من جنوب القاهرة واصابت معسكرا حربيا في ضاحية المعادي. واطلقت كل المدافع المضادة للطائرات ، والمدافع الرشاشة الموضوعة فوق اسطح المنازل وفوق مآذن الجوامع النيران بعصبية ، ودخلت العاصمة المصرية الى جو حرب بالفعل . وأعلنت السلطات المصرية حالة الاظلام وأمروا أصحاب السيارات بدهان مصابيح سياراتهم باللون الازرق. ووضعت أكياس الرمال أمام مداخل البنايات . ووصلت حرب

الاستنزاف التي أعلن عنها ناصر الى المنازل المصرية . وفي ٢ فبراير تم توسيع منطقة عمليات القصف .

وهذه المرة انطلقت الطائرات نحو منطقتين جديدتين. دخل أحد التشكيلات الى شمال الدلتا وهاجم معسكرا حربيا ومحطة رادار بجوار بلطيم ، على بعد ١٢٠ كيلومتر غرب بورسعيد ، على شاطيء البحر . وأصبحت الطائرات الاسرائيلية تفعل في الاراضي المصرية ما يحلو لها . وسمح احد الطيارين لنفسه بعد عملية الضرب بأن يصور المنطقة التي قصفها بفيلم ملون . وتوجه تشكيل آخر الى الجنوب أكثر ووصل حتى مدينة أسيوط في مصر العليا . وهناك قصف معسكر منقباد ، الذي توجد فيه قيادة .

ولم يتبق أمام ناصر الا أن يعترف بتفوق سلاح الطيران الاسرائيلي . وخلال شهر واحد أجرى ثلاث مقابلات مع صحفيين من الغرب . وقال لمراسل «لوس أنجلوس تايمز» ان اسرائيل لديها تفوق جوي واضح ليس بالنسبة لمصر فقط بل بالنسبة لكل دول المواجهة العربية . وقال لمراسل « نيويورك تايمز » أن لدى اسرائيل تكنولوجيا عسكرية محسنة جدا ، لا مثيل لها الا لدى الدول العظمى . وقال لاريك رولو المقرب اليه ومراسل « لوموند » ، ان سلاح الطيران الاسرائيلي أقوى بمقدار ثلاثة اضعاف من سلاح الطيران المصري بسبب عدد الطيارين الاسرائيليين . واعترف ناصر بأنه امر الطيارين المصريين بتحاشي الصدام مع الطائرات الاسرائيلية التي تدخل الى عمق المناطق المصرية . وكان هذا بمثابة اعتراف واضح بفشل سلاح الطيران المصري وبالتحول الذي حدث في حرب الاستنزاف . وساد توتر كبير في معسكرات منطقة القاهرة . وقصفت عدة معسكرات

بالفعل أكثر من مرة . وعرفت المعسكرات التي لم تضرب بعد أن دورها سوف يحين . وكان التخريب الهائل الذي حدث في معسكر الخانكة ، حيث قتل عشرات الجنود المصريين وحدثت اضرار بالغة تقدر بحوالي مليونين من الجنيهات الاسترلينية ، بمثابة عامل مؤثر جدا للجميع . وبدأ قادة المعسكرات في الضغط على هيئة الاركان لتوزيع المعسكرات التي فيأرجاء القاهرة عبر الدولة كلها منأجل تقليل الاخطار. وفي مقابلة مع أحد الصحفيين قال ناصر أنهم نقلوا الى بعض الدول العربية بعض قواعد التدريب التابعة للجيش المصري. وأرسلت القاذفات المصرية الى السودان . والى ليبيا خشية أن تكون هي الاخرى هدفا للطائرات الاسرائيلية . وبدأت عمليات الضرب في العمق المصري تؤتي ثمارها . واضطرت آلة الحرب المصرية الى اتباع خط السير المنخفض . وتوقف جزء من التدريبات وكرس سلاح الطيران معظم وقته للمشاكل النابعة من التسلل الى أعماق مصر .

ومع بداية عمليات القصف كان من الواضح ان الطيارين الاسرائيليين سوف يراعون بدقة عدم اصابة السكان المدنيين بالرغم من وجود الاهداف التي ضربت وهي عسكرية وسط التجمعات السكانية في أرجاء القاهرة ، وعرفوا في مصر أنهم طالما لا يصيبون المدنيين في اسرائيل بأذى فانه ليس هناك خطرا منجانب اسرائيل على المدنيين في مصر. وكانت مسألة الرقابة على عمليات القصف في المناطق الآهلة بالسكان دقيقة جدا . فيكفي ان تفلت عن طريق الخطأ قنبلة من طائرة مارقة في سماء القاهرة في طريقها الى هدفها ، لكي تؤدي الى سلسلة من ردود الفعل . وأعطيت للطيارين الاسرائيليين أوامر خطيرة – وعلى عكس عمليات القصف على الجبهة ، على طول القناة ، حيث اختيار الاهداف حر ومتروك للطيار،

كانت عملية القصف في عمق مصر تستلزم سلسلة من التصديقات من المستوى السياسي . ولم يكن يكفي تصديق وزير الدفاع . ان رئيسة الوزراء كانت لا بد وان تصدق قبل اي عملية قصف على العملية وكذلك على الهدف . وكان من حقها بالطبع ان تفرض الفيتو على العملية .

وبالرغم من كل وسائل الحذر التي أتبعت حدث عطب، أثر بالضرورة على استمرار عمليات القصف بعيدة المدى . ففي يوم ١٢ فبراير ١٩٧٠ قام سلاح الطيران بعمليات قصف شديدة فوق مصر . ضربت ثلاث مرات على طول القناة ، ودخلت الطائرات مرتين الى عمق مصر ، لكي تضرب ثلاثة أهداف مختلفة . وبدأ الهجوم في الساعة ٨،١٥ صباحا حينما حلقت عدة طائرات نحو محطة رادار كبيرة في جبل عويبد . وهذه المحطة الموجودة على جبل المتنشة على ارتفاع حوالي ١٧٠٠ متر بالقرب من محور القاهرة ـ السويس ، يكشف ويتابع الطائرات الاسرائيلية المتجهة نحو القاهرة . والآن أصبح الطريق الى القاهرة مفتوحا أكثر . وحينما تصاعدت أعمدة الدخان من محطة الرادار دخل التشكيل الثاني من الطائرات الى أرجاء القاهرة . ودخلت الطائرات الى أهدافها وهي تطير على ارتفاع منخفض ـ متجهة نحو مخازن العتاد الضخمة التابعة لسلاح الطيران في الخانكة ، وهو المعسكر الذي ضرب من قبل واصيب اصابات بالغة .

وعلى مسافة حوالي كيلومترين ونصف من المعسكر، قبل ذلك بوقت قصير ، بدأ مئات العمال المصريين الذين يعملون في مصنع المعادن الكبير في أبو زعبل عملهم اليومي . وهذا المصنع يوجد على مسافة ليست بعيدة من السجن المشهور باسم سجن أبو زعبل الذي أعتقل فيه مئات اليهود

في فترة حرب الايام الستة . ولم يتمكن هؤلاء العمال من العمل كثيرا في هذا اليوم . ادت عقبات فنية وانسانية الى كارثة في المصنع . انحرفت احدى الطائرات الاسرائيلية قليلا عن مسارها واصابت المصنع . وحدث الخطأ حسبما يبدو بسبب خلل فني ، اشار اليه وزير الدفاع بعد ذلك في لقاء له مع مندوبي الصليب الاحمر . ولم يلتفت الطيار الى هذا الخلل ، واخطأ في تمييز الهدف . وساعدت الظروف كلها على ذلك : مباني معسكر الخانكة تشبه الى حد كبير مباني المصنع في ابو زعبل، والمعسكر يوجد بالقرب من قرية مصرية. وعلى كلا جانبيه تلال رملية . وبالقرب منه انحراف عن الطريق وترعة مياه . والمعسكر محاط بالاشجار وفي الوسط حوالي ٢٥ مبنى ومنزل ، يبرز بينها منزل كبير ومربع . وعلى مسافة حوالي ٢٫٨ كيلو متر يوجد مصنع المعادن . وبجواره قرية وعلى كلا جانبيه تلال رملية . كذلك تمر من هناك ترعة المياه ويوجد انحراف مشابه عن الطريق الرئيسي. وفي منطقة المصنع توجد اشجار وبينها حوالي ١٢ مبنى مستطيل جزئيا ، وبينها مبنى كبير ومستطيل . ادت كل البيانات الى الخطأ . وعلى الاخص لان كل شيء تم خلال ثوان معدودة . وفي هذه الثوان على الطيار ان يحدد الهدف وان يلقي القنابل وأن يبتعد بسرعة قبل أن تصيبه الصواريخ أرض ـ جو. ولم يكن تهديد الصواريخ وهميا. فحينما غاص نحو الهدف اطلق عليه صاروخين من طراز « سام أ ٢ » .

ونزل حوالي خمسة أطنان من القنابل على المصنع ؛ وسقطت أزواجا وفي طابور طويل . ولم يشعر باقي الطيارين بما يحدث على الاطلاق . وسجل الطيار لنفسه أنه يهيأ له أنه قد انحرف عدة مئات من الامتار عن الهدف . وواصل طريقه دون أن يعرف . وبعد مرور ساعتين خرج تشكيل

آخر الى عمق مصر . وهذه المرة اختير هدف واحد فقط – مرة اخرى المعسكر الحربي في دهشور ، بجوار حاوان .

وفي الساعة الثانية عشرة ظهرا ذكرت وكالات الانباء لأول مرة بيان المتحدث المصري الذي قال فيه أن الطائرات الاسرائيلية اصابت مصنعا مدنيا وأن خمسين عاملا قتلوا واصيب ٥٦ بجراح . وأسرع ياور وزير الدفاع بسرعة ومعه البيان الى ديان . وقوبل هذا البيان بحيرة ليست قليلة . واستمر التخبط لمدة ساعتين ثم أذيع الرد الاسرائيلي الاول: « الموضوع محل استيضاح » – قال المتحدث بلسان جيش الدفاع الاسرائيلي ، واضاف قائلا : « ليس هناك تغيير بالنسبة لسياسة مهاجمة الاهداف العسكرية فقط . » وفي نفس الوقت اعلن المتحدث المصري ان عدد القتلى ارتفع الى سبعين . وضغط المراسلون الاجانب من أجل الحصول على رد أكثر موضوعية من السلطات الاسرائيلية . وفي هذه الاثناء انتهى الاستجواب مع الطيارين الذين اشتركوا في العملية . وأعد بيان جديد من قبل المتحدث بلسان جيش الدفاع الاسرائيلي صاغه وزير الدفاع بنفسه بحذر . وقيل هذه المرة في البيان أنه بعد الاستجواب اتضح انه من المحتمل أن تكون قنابل احدى الطائرات القيت بعيدا عن الهدف نتيجة لخلل فني .

وكان التطور المريع هو ما حدث بعد ذلك . اتضح من الاستجواب أن احدى القنابل ، التي يبلغ وزنها ٤٠٠ كيلو جرام ، معدة بجهاز توقيت يؤخر انفجارها لمدة ٢٤ ساعة بعد القائها . ومثل هذه القنبلة تدخل الى داخل الارض وتدفن هناك حتى موعد انفجارها . وفي حالة الاصطدام بمبنى ، فانها تدخل عبر كل الحوائط وتتخندق في الارض .

وكان من الواضح أن هذه القنبلة سوف تؤدي الى خسائر اخرى بين طواقم الانقاذ في منطقة المصنع . واعلن المصريون أنهم سوف يدعون في الغد مجموعة من الصحفيين الاجانب لكي يشاهدوا نتائج القصف . وأدى الخوف من أن يصاب المراسلون الاجانب والمندوبون الديبلوماسيون اثناء انفجار القنبلة ذات جهاز التوقيت ، الى حيرة غير عادية وحسمت في النهاية الكفة . واستدعي وزير الدفاع قائد سلاح الطيران وأيد الالوف هود نشر بيان ، بأن قنبلة موقوتة موجودة في منطقة حطام المصنع في أبو زعبل . وظل ديان على اتصال تليفوني مع رئيسة الوزراء التي أعطت هي الاخرى موافقتها على نشر البيان . واتصل ديان تليفونيا مع مندوب الصليب الاحمر في تل ابيب ، وبعد ذلـك مـع الجنرال بول ، كبير مراقبي الامم المتحدة . وخلال ساعة وربع تلقوا بيانا من مكتـب الصليـب الاحمـر الدولي في جنيف ، بأن البيان الاسرائيلي أبلغ لمصر .

وكان مثل هذا البيان لـم يسبق له مثيل ، يقول فيه أحد الاطراف المحاربة لعدوه انه على وشك أن يصاب ويعرض عليه الحيلولة دون وقوع هذه الاصابة . وكان هناك مـن قبلوا بوجهة النظر هذه . وكان أحد التبريرات ، هـو ان اذاعة هذا الامر سيؤدي الى نقد عنيف لاسرائيل وسيثير الشكوك بالنسبة للاهـداف الاستراتيجية لعمليـات ضرب العمق المصري .

والآن كان يجب متابعة كيفية تخلص ناصر من الموقف . ان ضرب مصنع ابو زعبل زاد من ضغط القادة المتطرفين في الجيش المصري للانتقام من اسرائيل وضرب الاهداف المدنية لديها . وكان هناك من افترضوا أن البيان الاسرائيلي بشأن

القنبلة الموقوتة سوف يعطي لناصر مبررا لعدم الاستجابة للضباط المتطرفين . كان البيان الاسرائيلي معناه ان هذا التصعيد حدث نتيجة خطأ . ومع كل هذا لم تعتمد اسرائيل على المعجزات . واتخذ جيش الدفاع الاسرائيلي وسائل الدفاع الملائمة . وكان الجميع يترقبون ، ما اذا كان المصريون سيحاولون تهدئة الارواح الثائرة في بلادهم بقصف الاهداف المدنية في اسرائيل ، أو بعمليات قصف من الشاطيء أم لا . وصمت ناصر . وكان هذا دليلا واضحا على أنه ليس واثقا، وكذلك ليس على استعداد للتورط في حوادث وعمليات قصف أوسع . وقد أثبت مقدرة للسيطرة على النفس غير عــادية .

وفي ٢٦ فبراير أصابت الطائرات الاسرائيلية بطاريتي صواريخ « سام ٢ أ » الاولى بجوار مطار غرب القاهرة ، على بعد حوالي ٣٠ كيلومترا من العاصمة ، حيث اعتاد الروس وضع القاذفات الثقيلة من طراز « توبولوف ١٦ » هناك . والبطارية الثانية في شمــال الدلتا بجوار دخميس . واثناء عودة الطائرات الاسرائيلية اندفعت نحوها بعض الطــائرات المصرية وخلال دقائق معدودة دارت بينها وبين الطائرات التي تقوم بالغطاء الجوي معركة جوية . وفي القطاع الشمالي من الدلتا اشتبكت طــائرتان اسرائيليتان مــع بعــض طائرات «ميج ٢١» . وفي هذه المعركة تم اسقاط ثلاث طائرات مصرية في المعركة التي دارت الى الجنوب أبعد من موقع الاشتباك الاول .

وفي نهاية مارس دارت معركتان جويتان اسقطت فيهما تسع طائرات « ميج ٢١ » ، وبذلك وصل عدد الطائرات المصرية التي أسقطت خلال هذا الشهر ١٣ طائرة . وفــي

مارس ١٩٧٠ كان من الواضح ان صواريخ « سام أ ٣ » ، حديثة واكثر تجهيزا من صواريخ « سام أ ٢ » وردت الى مصر وأن طواقم روسية تقوم بالعمل على البطاريات الجديدة. وقبل ذلك نشرت أنباء مفادها أن الاتحاد السوفييتي بدأ بمد قطار جوي الى مصر . ولم يكن من الواضح بدقة ما هي نوعية حمولة الطائرات التي تصل عن طريق بودابست الى مصر ، وكان التقدير هو ان العتاد متصل بتقوية جهاز الدفاع الجوي المصري. ان عمليات القصف اصابت مباشرة مخازن عتاد سلاح الطيران المصري الذي بدأ يشعر بنقص في قطع الغيار . كذلك نشرت أنباء بأن الروس سوف يحاولون الآن ادخال تعديلات على « الميج ٢١ » ، من أجل تكييفها لمهام الهجمات الارضية . وكان المقصود بذلك هو تقوية جناحي الطائرة، بحيث يمكنها أن تحمل شحنة أكبر من القنابل . وكانت طائرات النقل الروسية تصل تباعا وبمعدل من ثلاث حتى خمس طائرات كل ساعة . وكان من الواضح أن الروس يريدون ان ينهوا عمليتهم بسرعة. ومع بطاريات الصواريخ وصل عدة مئات من رجال الطواقم الروس . وكانت هذه هي المرة الاولى التي تصل فيها وحدات روسية كاملة الى مصر بقصد تشغيل أسلحة هناك .

أصاب هذا الامر حكومة اسرائيل بالذهول . فللمرة الاولى تواجه الحكومة مسألة ما اذا كانت تواصل ضرب بطاريات الصواريخ وتخاطر باصابة الطواقم والوحدات الروسية - أم تكف عن ذلك وتتيح للمصريين تحديد حقائق جديدة على الجبهة . وأعطت عملية الاصابة الخطأ بأبو زعبل، وظهور الطواقم الروسية في مصر ثمارها في طابع عمليات القصف في عمق مصر . فاذا كانت عمليات القصف حتى عملية الاصابة الخطأ بمصنع ابو زعبل تركزت معظمها على

المعسكرات الحربية وكانت تتم بمعدل غارة كل ثلاثة أو أربعة أيام ، فان الامر تغير الآن . ولم تتخل اسرائيل عن غاراتها، وركزت معظمها في منطقة شمـــال شرق الدلتا ، وأصبحت بمعدل غارة كل عشرة أيام تقريبا . وكذلك تغيرت الاهداف أيضا . فبدلا من المعسكرات بدات الطائرات تهاجم محطات الرادار وبطاريات الصواريخ فقط . وكان من الواضح ان اختيار الاهداف يتم بحذر أكثر من خلال الحد الاقصى من الامتناع عن مهاجمة المناطق الآهلة بالسكان . وأخـذ الطيارون الاسرائيليون على انفسهم مخاطرات أكثر : فبدلا من المعسكرات الكبيرة كان عليهم ان يهاجموا الآن أهدافا محددة ، مع الطيران المباشر الى قلب الخطر . وبطاريات الصواريخ مؤمنة بواسطة بطاريات مدافع مضادة للطائرات موجهة بواسطة الرادار . وكانت هــذه المدافـع تستقبل الطائرات الاسرائيلية بنيران قوية .

وأخذت عمليات القصف عميقة المدى في أرجاء القاهرة في لفظ انفاسها ، حينما اتضح أن الطواقم الروسية هي التي تقوم بتشغيل بطاريات الصواريخ الاخيرة . ولم يكن تراجعا أمام بطاريات الصواريخ « سام أ ٣ » ، ولكن الخوف كان نابعا من سبب سياسي ، وهو تحاشي ضرب طيارينا عن عمد للوحدات الروسية . وحينما علم ، في أبريل ١٩٧٠ ، أن طيارين روس يقومون بالدفاع عن بطاريات الصواريخ وعن قطاعات مختلفة من عمق مصر ، توقفت بالفعل عمليات ضرب العمق المصري . وقـال العليمون ببواطن الامور ان وقف هذه العمليات كان خطأ، وذلك لان ناصر كان على وشك الانهيار بالفعل . وكانت تكفي عدة ضربات اخرى لكي يؤدي الامر الى اهتزازات ثقيلة في مصر . وكان الدليل على الازمة والفزع الذي عم الزعامة المصرية موجودا في التقارير التي

كتبها بعد ذلك الصحفيون الغربيون المعروفون بتأييدهم لمصر، وكذلك بمصادر معلوماتهم الموثوق بهـــا . فان الضربات الاسرائيلية وضعت مشكلة لم يكن لديه لها حل. وبعيون مفتوحة قرر الذهاب الى الروس وطلب مساعدتهم له . وفعل هذا بالرغم من انهكان يعرف جيدا أنه بذلك يقيد مصر بعجلة الاتحاد السوفييتي بصورة أكثر .

وكانت المرة الاخيرة التي هاجمت فيهـــا الطائرات الاسرائيلية أهدافا بعيدة عنجبهة القناة يوم ١٣ـ٤ـ١٩٧٠ . ففي هذا اليوم هاجمت الطائرات محطة الرادار الموضوعة على بعد حوالي ٣٠ كيلومترا من حلوان ـ على بعد عدة عشرات من الكيلومترات من نهر النيل وفي وسط الصحراء . وهاجم تشكيل آخر من الطائرات شمـــال شرق الدلتا بالقرب مـن بحيرة المنزلة . وهناك ضربت الطائرات مبان أعدت قبل ذلك بأيام من أجل استيعاب بطارية صواريخ.

وقبل ذلك ببضعة أيام قام رجال الضفادع البشرية المصرية بمهاجمة ميناء ايلات مرة اخرى . وفي البحر الابيض المتوسط ، امام بحيرة البردويل ، ضربت سفينة صواريخ مصرية سفينة صيد اسرائيلية في قلب البحر . وكـان من الواضح أن اسرائيل ستنتقم من هذه العمليات . ومرة اخرى استدعى سلاح الطيران لكي يقوم بهذه المهمـة . وقامت طائرات سلاح الطيران باجرأ هجماتها وبأعمق قصف قامت به داخل أراضي العدو .

ففي يوم السبت ، في ساعات مـا بعد الظهر ، خرجت الطائرات الاسرائيلية في طريقها . وكان عليها أن تقطع مسافة هائلة . فمنذ خروجها من شرم الشيخ كان عليها أن تقطع

الف كيلو متر لتصل الى هدفها وتعود مرة اخرى الى شرم الشيخ . وكان الهدف موجودا بالقرب من الحدود السودانية على شاطيء البحر الاحمر . وفي خليج راس بناس كانت ترسو مدمرة مصرية . وعلى مسافة ليست بعيدة عنها توجد سفينة صواريخ . وكانت هاتان القطعتان من بقايا الاسطول المصري في البحر الاحمر ، الذي عزز هناك مع اغلاق قناة السويس في حرب الايام الستة . وكانت المدمرة من انتاج بريطاني ، مثل المدمرة « ايلات » التي اغرقها المصريون في نهاية عـام ١٩٦٧ ، أمام بور سعيد . وكان على ظهرهـا ٢٥٠ رجلا .

وليست عملية ضرب سفينة في البحر مهمة سهلة . ان السفينة عبارة عن هدف صغير نسبيـا مركزة عليه قوة نيران مضادة للطائرات هائلة . ولذلك فـلا بد من عمل هذا بالغوص الى الهدف وهو مـا يعرض الطائرة المهاجمة للخطر ، أو بالقصف الافقي ، وهو مـا يحتاج الى عقـل الكتروني لقصف حديث وممتـاز . وقـامت الطـائرات الاسرائيلية بهذا وهاجمت السفينة الى أن اغرقتها ولم تعط الفرصة لملاحيها حتى يصلوا الى الشاطيء بواسطة الزوارق التي خفت لنجدتهم ممـا ادى الى مقتل عشرات منهم ، ولم تتصد لمطاردتها اي طائرات مصرية في طريق عودتها .

# الروس قادمون

قبل وصول الطواقم الروسية لبطـــاريات الصواريخ وطياري المطاردة الروس الى مصر بمائتي سنة بالضبط ، اتخذ قرار عسكري مشابه تقريبا في بطرسبرج في روسيا . وجعل هذا القرار الجهود العنيدة التي تبذلها روسيا للتسلل الى حوض البحر الابيض المتوسط جهودا ملموسة أكثر . ان روسيا القيصرية لم تكتف بدخولها الى البحر الاسود . وفي عام ١٧٦٩ قررت ارسال اسطول حربي من البحر البلطيقي لكي تقتحم « الفلينة » من الخلف ـ لكي تصـل الـى البحر المتوسط وتدخل من هناك الى مضايق الدردنيل . وكان هذا القرار هو أحد القرارات العسكرية الجريئة فـي تلك الفترة . وكان على رأس الاسطول الروسي الذي جاء الـى البحـر المتوســط الادميرال الكسيس أورلوف . وللمـرة الاولى جددت روسيا وجودها في هذا المجال . وأرسل الروس عدة مرات حملات بحرية الى البحـر الابيض المتوسط ، ولكن اسطول أورلوف كان هو أشهرهـا وأجراهـا وأنجحها من ناحيتهم .

وفي يونيو ١٧٧٠ دمرت الوحدات الروسية الاسطـول التركي بجوار أزمير ، وبالرغم من مشاكل الامداد والتموين

المعقدة أنزل جنود الاسطول في بيروت . وقد أمضى هؤلاء هناك حوالي عامين وقاموا بدوريات في اتجاه غزة في الجنوب واللاذقية في الشمال . وقد حرضوا شعوب المنطقة ضد الاتراك ووجدوا لغة مشتركة للتفاهم مع الحكام المماليك في مصر ومع الشيوخ البدو في شمال فلسطين . وفي عام ١٧٧٤ ، بعد أن حصلوا من الاتراك على المرور الحر في مضايق الدردنيل ـ باتفاقية السلام كوتشوك ـ كنرجي ـ تركوا البحر الابيض المتوسط .

وكانت الحملات البحرية تميز ، في كل مرة من جديد، سعي روسيا نحو مياه البحر الابيض الدافئة. وكانت مكاسب هذه الحملات مؤقتة . وطالما كانت تنسحب فان النجاحات كانت تنتهي تلقائيا ، وتبددت جميعها مع هزيمة روسيا في حرب القرم . ومع نشوب الحرب العالمية الاولى ثارت من جديد الاطماع الروسية القديمة . وتمكنت من ابتزاز وعد من البريطانيين ، بانه مع القضاء على الامبراطورية العثمانية ستحصل على السيطرة على مضايق القسطنطينية . وتنازل لينين عن هذا المغنم ، ولكن كرم زعيم الاتحاد السوفييتي الاول ، لم يؤثر على خلفه ، ستالين . وفي المحادثات مع المانيا النازية ذكر مولوتوف ، أن روسيا مهتمة بقاعدة في منطقة الدردنيل . وفشل التفاهم القصير مع هتلر وأثار ستالين مرة اخرى مطلبه في مؤتمر بوتسدام للحلفاء مؤكدا ضرورة السيطرة العسكرية الروسية على المضايق . وطالب الروس بالوصول المباشر الى البحر المتوسط . وفي نفس الوقت مارسوا ضغوطا من الاجنحة . وبالاضافة الى مطلبهم الحصول على انتداب على ليبيا أشعلوا الحرب الاهلية في اليونان وفي شمال ايران .

وبعد عامين من ابلاغهم للاتراك أنهم قد تخلوا عن

مطالبهم الاقليمية اتيحت للروس فرصة غير متوقعة . انقضت سبع سنوات منذ حرب الاستقلال الاسرائيلية ووجدوا في حاكم مصر ، عبد الناصر ، الرجل الذي يمكن بمساعدته تطويق حلف بغداد والتمركز في مؤخرة حلف شمال الاطلنطي .

وقد خلقت حرب الايام الستة فرصة لا تقدر بالذهب(١) . وكعادتهم أشعل الروس التوتر ، ولكن ما أن نشبت الحرب حتى أدرك الروس أنه تنقصهم في المنطقة قبضة عسكرية تقليدية . وكان هذا الواقع بمثابة درس هام لهم . كان الاتحاد السوفييتي هو احد العناصر المنتصرة في حرب الايام الستة . استغل الفراغ الذي نتج في المنطقة وضعف العرب وتغلغل بقوة أكبر في الشرق الاوسط . وزادت قوة الاسطول الروسي في البحر الابيض المتوسط بلا حدود وأصبح عامل خطر يهدد حلف شمال الاطلنطي والاسطول السادس الامريكي . وتدفق آلاف الخبراء والمستشارين الروس على مصر . ومع الاسلحة الحديثة التي تدفقت على البلاد العربية

---

(١) ارجو ان يراقب القارىء بعين حذرة موقف اسرائيل من العلاقة الطيدة بين الامة العربية والاتحاد السوفياتي ، هذه العلاقة التي نمت نموا طبيعيا من خلال النضال المشترك ضد القوى الامبريالية . ان اسرائيل تريد أن تزعم ان هذه العلاقة هي علاقة استعمارية، وان الاتحاد السوفياتي يمثل ما تمثله القوى الاستعمارية في الشرق الاوسط، ولكن هذا الزعم باطل وكل المناضلين الشرفاء يستطيعون تقييم موقف الاتحاد السوفياتي تقييما سليما ، واعتباره سندا لكل الشعوب التي تقاتل من أجل استقلالها وحريتها وخلاصها . «المترجم» .

من روسيا وصل كبار قادتها بغرض دراسة أسباب الفشل وللتأكد مما اذا كانت نظرية القتال السوفييتية ، التقليدية قد أصبحت من خرج المتاع وليس في امكانها مواجهة نظريات القتال الحديثة أم لا . وفي مصر أعد الاساس لقاعدة روسية .

وكانت قناة السويس مغلقة وضايقت التغلغل الروسي، ولكن حكام الكرملين وعدوا ناصر، أنه اذا لم يتورط في حرب قبل الاوان فانهم سيساعدونه في حرب الاستنزاف . وامل الروس في أنهم يمكنهم ممارسة ضغط ضد اسرائيل والولايات المتحدة الامريكية لقبول حل مريح لموسكو . ومن أجل تعميق تغلغلهم ولتدعيم ارتكازهم في مصر بدأ الروس في المساهمة الفعالة ، وان كان بصورة غير مباشرة ، في حرب الاستنزاف .

وكما حدث في الحالات السابقة فان ناصر فشل في خطوته الجديدة كذلك. فلم تنقض الا عدة أشهر منذ أن أعلن المصريون الغاء وقف اطلاق النار حتى اتضح انهم أكثر مما يستنزفون اسرائيل تستنزفهم اسرائيل . ومرة أخرى اضطر الروس للاسراع الى مساعدة ناصر ، حتى يحولوا دون فقدان استثماراتهم الهائلة في مصر .

ودلت كل الشواهد ، على أن قرار التدخل العسكري الاعمق في النزاع الاسرائيلي العربي ، اتخذ في نوفمبر ١٩٦٩ ، في مؤتمر وزراء خارجية دول حلف وارسو .

وفي ٣٠ اكتوبر بدأت المباحثات في براغ ، برئاسة قائد قوات حلف وارسو المارشال يعقوبويسكي . وبعد مرور حوالي خمسة أسابيع أستدعى رؤساء دول الحلف الى موسكو وعقد مؤتمر قمة ، باشتراك وزراء الدفاع. ويفترض انه خلال هذه المحادثات قدم مشروع القرار السوفييتي بشأن المساعدة العسكرية المتزايدة لمصر .

وكان الروس قبل ذلك بعدة أشهر قد رفضوا ، مرة اخرى ، طلبا مصريا بالتزود بصواريخ « سام أ ٣ » . وقد علل السوفييت رفضهم ، بأن الصاروخ « سام أ ٢ » يفي بحاجات مصر في الحرب ، وان الصاروخ « سام أ ٣ » معقد الى حد ما ، حاليا ، بالنسبة لمن سيستعمله من المصريين . وبالاضافة الى المشاكل الفنية خشي الروس من وقوع هذا الصاروخ الحديث في يد الاسرائيليين ـ كما وقعت في أيديهم محطة الرادار والطائرة «الميج ٢١» ـ وتتسرب أسراره الى الغرب . واشاروا الى حقيقة انهم لم يزودوا دول الكتلة الشرقية بمثل هذا الصاروخ . وفي المانيا الشرقية توجد صواريخ « سام أ ٣ » ولكن الطواقم الروسية هي التي تقوم بتشغيلها . كذلك عرضت موسكو على فيتنام الشمالية صواريخ « سام أ ٣ » بطواقمها ، ولكن هانوي رفضت الحصول على الطواقم الروسية وذلك لانها لم ترغب في اثارة الصين .

وأبلغ الروس المشتركون في المؤتمر ، أنه لن يكون هناك مناص ، حسبما يبدو ، من التدخل العسكري الحقيقي في المستقبل ، في المجال الدفاعي ، من أجل انقاذ حكم ناصر والمبالغ الطائلة التي استثمرها الاتحاد السوفييتي في مصر . وقبل الاقتراح وللمرة الاولى يفتح الخيار امام خطوات أكثر تطرفا من جانب الاتحاد السوفييتي . ولم يكن تحطيم صواريخ « سام أ ٢ » هو الذي أدى الى هذا القرار . ان اصابة جهاز الصواريخ في يوليو ـ سبتمبر ١٩٦٩ أقنع المصريون بالفعل ان صواريخ « سام أ ٢ » ليست مثالية ، ولكنهم لم يتخلوا تماما عن استعمالها . وبعد مؤتمر موسكو بعدة اسابيع نجح المصريون ، بجهد خاص ، في ادخال بطاريات صواريخ « سام أ ٢ » الى الجبهة واضطر سلاح الطيران الاسرائيلي للعودة ( في ٢٥ـ١٢ـ١٩٦٩ ) الى ضرب هذه

البطاريات . واذا كان شيء قد أقلق الاتحاد السوفييتي ، فانه الموقف على الجبهة المصرية : فشل ناصر وجيشه ، بكل أسلحته . وكان تحطيم صواريخ « سام أ ٢ » هو مجرد قسم واحد ، وان كان ذو أهمية خاصة ، من هذه القضية . ولم يكن هناك في الموقف على الجبهة ما يبرر اتخاذ قرار متطرف أكثر ، مثل ارسال طياري مطاردة ووحدات روسية الى مصر بعد . واتخذ القرار مع بداية عمليات القصف الاسرائيلية في ارجاء القاهرة وفي عمق مصر .

وكان ناصر نفسه هو الذي أوقف السوفييت على خطورة موقفه . دخلت الطائرات الاسرائيلية خمس مرات الى منطقة القاهرة وحلوان . وادرك المصريون انه ليس في امكانهم منع مثل هذه العمليات. ولم يكن لديهم رد على هذا التحدي الجديد . واهتز الجمهور المصري . فللمرة الاولى تصل الحرب حتى قرب منازل المصريين . ولم تعرف هيئة الاركان المصرية الى أين تتطلع اسرائيل وتصبو . وحينئذ وقعت الغارة على جزيرة شدوان . وهنا اقتنع ناصر ان اسرائيل تنوي القيام بهجوم شامل وان عمليات قصف العمق هي مجرد مرحلة أولية . وبعد الغارة بيوم واحد سافر الى أوديسا . ولدى اجتماعه بالقادة الروس اعترف بفشل حرب الاستنزاف وطلب على الفور مساعدة لصد الهجوم الاسرائيلي .

ولم يكن امام الاتحاد السوفييتي خيار الا استعمال الخيار الذي أعطي له في مؤتمر براغ وموسكو. وصنع الروس في المرحلة الاولى الحد الادنى الذي استطاعوا عمله : ارسال بطاريات «سام أ ٣» مع طواقمها الروسية . ان الروس لم يستطيعوا الانتظار الى حين تدريب المصريين على هذه الصواريخ . واخذ الاتحاد السوفييتي على عاتقه صد الهجمات على العمق المصري . ونظمت الامور في عملية

خاطفة . وفي نهاية يناير وبداية فبراير أذيعت الانباء الاولى عن القطار الجوي الروسي . وقد كتبت مصادر المخابرات الغربيةتقارير عن ان هذهالطائرات تنقل صواريخ «سام أ ٣»، ومحطات رادار وفنيين ، وكان من الطبيعي ان يقوم الروس بارسال محطات رادار حديثة ، وكذلك رجال مدفعية مضادة للطائرات يقومون بالدفاع عن بطاريات الصواريخ . وكان طيارو المطاردة هم ايضا جزءا من هذه الاجهزة . وكانت هذه هي المرة الاولى التي تصل فيها الى مصر وحدات عسكرية كاملة من الروس . فحتى ذلك الحين كان الروس يصلون كخبراء أو كمدربين . وكان هؤلاء يعملون كأفراد في هيئة الاركان المصرية . وفي قواعد التدريب ، أو فيالوحدات المختلفة من الجيش المصري . اما الآن فانهم يأتون كوحدات مستقلة تقوم بمهام خاصة . وفي الماضي كان الروس يرشدون المصريين الى كيفية استعمال اسلحتهم ، ومن الآن عليهم ان يستعملوا هم اسلحتهم بأنفسهم ضد الاسرائيليين . وفي الماضي من المحتمل ان يكون المستشارون الروس قد اصيبوا صدفة من الحرب الدائرة بين اسرائيل ومصر ، ولا شك ان بعض خبرائهم قد اصيب ؛ اما الآن فقد بات من الواضح ، انهم اذا اصيبوا في الحوادث فان هذه الاصابات لن تكون محض صدفة .

وكتب المراسلون الاجانب في مصر انه في بداية فبراير ١٩٧٠ قام المصريون بعملية خاطفة ، هدفها اعادة اقامة تشكيل الصواريخ أرض-جو في جبهة القناة . وفي المرحلة الاولى قرروا سد الثغرة في تشكيل المدفعية المضادة للدبابات في الطريق الى القاهرة . وفي مواجهة القطاع الاوسط والجنوبي من الجبهة، على عمق حوالي ١٥ حتى ٣٠ كيلومترا من القناة ، بدأوا في بناء قواعد الصواريخ . وأملوا في

احضار الصواريخ الجديدة من طراز « سام أ ٣ » الى هذه القواعد ، واستمر العمل ليلا ونهارا . وبدأ المصريون الحفر واقامة المباني في ١٦ نقطة مختلفة . وشعرت طائرات الاستطلاع الاسرائيلية بهذا النشاط .

وفي البداية ساد اعتقاد ، بأن المصريين يعدون خط تحصينات ثان . ولكن عمليات الحفر كانت موزعة بصورة غريبة ، ولا سيما بصورة زوجية ، وبمسافات كبيرة بين كل زوج وآخر . وأصبح من الواضح ، ان هذه المباني ليست ملاجيء او خنادق للقيادة الخلفية . وتقرر أن يقوم سلاح الطيران بضرب المباني الجديدة وعرقلة العمل .

ومنذ بداية مارس ١٩٧٠ بدات طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي في قصف الخط الثاني في التشكيل المصري على طول القناة بصورة مدروسة . وأعطت هذه العمليات ثمارها على الفور . وبهدف انهاء مهمة البناء بسرعة واستيعاب الصواريخ التي وصلت من الاتحاد السوفييتي ، حشد المصريون في هذه الاماكن مئات العمال المدنيين . وأحضر هؤلاء العمال من منطقة القاهرة ، وكان جزء منهم يبيت في الخيام بجانب مكان العمل ، وكان البعض الآخر يأتي من القاهرة كل يوم ويعود . واصابت احدى عمليات القصف بصورة قاسية هؤلاء العمال وقتل عشرات منهم . ولم يتراجع المصريون .

وكان المسؤول عن العملية لواء من سلاح الهندسة . وكان المصريون يعملون في الليل على ضوء الفوانيس (اللوكس) الكبيرة . وبالقرب من الطريق الرئيسي الاسماعيلية ـ القاهرة مدوا خطوط الكهرباء من خط الجهد . ورد سلاح الطيران على ذلك بعمليات قصف ليلية شديدة .

وفي هذه المرحلة لم يكونوا يعرفون بعد في اسرائيل انهم يصيبون بهذه العمليات تشكيل الصواريخ المصري. وكان من الواضح فقط أن المصريين يعطون لهذه الاعمال أهمية كبيرة. ولم يعرف الخبراء بوضوح ما هي الخنادق والدشم التي يقيمها المصريون في الخط الثاني . وكان من الواضح ان المصريين يخططون لاستعمال نفس الاسلحة ، في جنوب مصر وفي جبهة القناة . وتم حل اللغز . وكان من الواضح أن هذا السلاح هو سلاح مضاد للطائرات . وقبل ذلك بيومين زادت المعلومات في الصحف عن أن طواقم روسية وصلت الى مصر ومعها صواريخ « سام أ ٣ » .

ولم تعتبر اسرائيل أن صواريخ « سام أ ٣ » سلاحا دفاعيا . ان الطابع الدفاعي لأي سلاح أيا كان يوجد فقط لدى وقف اطلاق النار أو في حالة هدنة حقيقية ، كما كان الامر قبل حرب الايام الستة . ولكن الامر يختلف حينما يعلن احد الاطراف عن الغاء وقف اطلاق النيران ويبدأ حرب استنزاف . وفي هذه الحالة تكون الصواريخ الارض ـ جو أسلحة هجومية . وكان من الواضح ، أنه بمساعدة الصواريخ يريد المصريون ان يغيروا التحول الذي حدث لصالح اسرائيل ، وجعل المهمة ثقيلة على سلاح الطيران الاسرائيلي وخفض نشاطه . وبواسطة ذلك يمكنهم استئناف التراشق بالمدفعية ، وسحق المواقع الاسرائيلية في السويس والتسبب في خسائر فادحة بين قوات جيش الدفاع الاسرائيلي . وكان طبيعيا أن تقرر اسرائيل منع اقامة قواعد صواريخ جديدة على الجبهة المصرية ، دون أخذ الطواقم المتمثلة الى جانب هذه البطاريات في الحسبان .

ودون ذكر الروس صراحة كان هذا تحذيرا واضحا ،

بأن اسرائيل لن تتردد في ضرب الروس حينما يكون الامر متصلا بالدفاع عن مصلحة حيوية لها . وكان الامل هو أن اسرائيل لن تصل الى ذلك وان الروس سوف يمنعون التورط .

اتضح ان صواريخ « سام أ ٢ » هي صواريخ عقيمة وعاجزة على الجبهة المصرية . واحضر صاروخ « سام أ ٣ » لكي يسد الثغرة . ولكن « سام أ ٣ » هو الآخر ليس أداة سحرية . انه تابع لمجموعة الصواريخ المشابهة لصاروخ الهوك . واسرائيل ، التي تستخدم صواريخ الهوك الناجحة، تعرف جيدا ان احسن الصواريخ له عيوب ونواحي قصور اثناء استعماله العملي . وهناك عدة مميزات ونقاط تفوق للصاروخ «سام أ ٣» عن الصاروخ «سام أ ٢» . فالصاروخ « سام أ ٢ » ثقيل الحركة . وهو يعمل بواسطة الوقود السائل . وقبل وضعه في وضع الاستعمال لا بد من انزاله من السيارة الجرار الكبيرة . وصواريخ البطارية الستة توضع في دائرة بينما في الوسط يوجد « القلب » الالكتروني . والبطارية تكون مكشوفة من كل النواحي ومن السهل ضربها . وعيب آخر : أنه موجه فقط ضد الطائرات المرتفعة الطيران . وسرعته القصوى حوالي ٣ ماخ وهو يدخل الى هذه السرعة بعد انتهاء اشتعال المرحلة الاولى . وهكذا يمكن الطائرات ان تتفادى هذا الصاروخ بسهولة ، سواء عن طريق الطيران المنخفض او عن طريق المناورة المناسبة .

وأراد الروس بمساعدة الصاروخ « سام أ ٣ » أن يحلوا بعض عيوب « سام أ ٢ » . ان « سام أ ٣ » هو صاروخ صغير نسبيا ، ويعمل بالوقود الجامد ، وحركته كبيرة .

والسيارة التي تحمل الصاروخ تعمل بمثابة قاعدة اطلاق له. ومن هنا فانه ليس هناك داع لعمليات معقدة قبل اقامة البطارية ، كما أنه يمكن اخفاء قواعد الاطلاق في المنازل ، وفي الدشم ، أو في الملاجيء المختلفة . ولدى اقتراب الطائرات تكفي اشارة من المسؤولين عن شبكة الرادار حتى تخرج السيارة مع الصواريخ الى الخارج لكي تطلق صواريخها نحو الطائرات .

وسرعة هذا الصاروخ أكبر ، حيث انها تصل الى حوالي ٤ ماخ ، ويمكنه اصابة الطائرات المنخفضة الطيران جدا - حوالي ١٢٠ مترا - وهو مثل « سام أ ٢ » ذو مرحلتين كما أنه يضيع هو الآخر ثوان غالية حتى يصل الى الحد الاقصى من سرعته . وهذه الثوان تخلق « المناطق الميتة » في كفاءته . والصاروخ ممتاز ، ولكنه كأي صاروخ قائم على أساس التوجيه الالكتروني، معرض هو الآخر للتضليل .

وكان من الطبيعي أن يبدي الطيارون الاسرائيليون اهتماما بالصاروخ الجديد الذي وصل الى المنطقة . وكتب خبراء الطيران ان الطيارين الاسرائيليين بدأوا يتدربون على الطيران المنخفض جدا من اجل مهاجمة هذه البطاريات الصاروخية .

وبدأت تتسرب من مصر أنباء عن انه في الوقت الذي تمنع فيه الطائرات الاسرائيلية اقامة قواعد الصواريخ على الجبهة ، يقيم الروس بسرعة قواعد في قلب البلاد .

وشوهدت صواريخ « سام أ ٣ » بجوار الاسكندرية، وهي أهم ميناء في مصر، وعن طريقه تتدفق الاسلحة الروسية الى مصر ، وهناك أيضا ترسوم سفنهم . وبعد ذلك شوهدت صواريخ كهذه بجوار سد اسوان وكذلك في ارجاء القاهرة.

وفي مرحلة ثانية كتب تقرير يقول أنه تم البدء في بناء دشم لصواريخ «سام أ ٣» في شمـال شرق الدلتا، بجوار بلطيم. وبجوار بطاريات الصواريخ وضعت مدافع ١٠٠ ملليمتر مع طواقم روسية. وكل بطارية من هذا النوع يوجد فيهـا من ١٠٠ الى ١٥٠ رجل روسي. ومن أجل سد الثغرات في تشكيل الدفاع الجوي عن مصر بصورة نظرية كان على الروس أن يحضروا بطاريات صواريخ « سام أ ٣ » ثلاثة أضعاف عدد بطاريات صواريخ «سام أ ٢».

وحقق الروس بظهورهم شيئا هاما الى حد ما : توقفت اسرائيل الآن تماما عن قصف ارجـاء القـاهرة . ووضح الانسحاب الحذر الاول ، الذي كان فيه ما هو بمثابة عرض على الروس باتفاقية غير مكتوبة ، في اقـوال وزير الدفاع. وأوضح ديان قائلا : « نحن لا ندعي بأننا نفعل في سمـاء القاهرة كما لو كانت سماؤنا . ولا يجب ان نضمن لانفسنـا ظروفا تمكننا من أن نحرث المجال الجوي فوق القـاهرة ، والاسكندرية أو اسوان من كـل الاتجاهات كمـا لو كانت هذه السماء هي سماؤنا . ولكننا يجب أن نضمن لأنفسنا القدرة على الصمود عسكريا على خط وقف اطلاق النيران على طول قناة السويس طالما ان القتال مستمر . ولذلك فاننا يجب أن نضمن ان طائراتنا يمكنها ان تعمل هناك . وليست هذه القاهرة ، ان هذا هـو خط وقف اطلاق النار . ونحن نأمل بهذه السياسة أن نحـول دون حتميـة ضرب الجنود السوفييت وكذلك أن يفتح الجنود السوفييت النيران على طائراتنا ».

وفي ١٨ـ٤ـ١٩٧٠ ، في يوم السبت ، حدثت في سماء القاهرة حادثة صغيرة كانت بمثابة اشارة اولـى للعاصفة وللتحول الذي كان الشرق الاوسط على وشك أن يتعرض له . ان الطائرات الاسرائيلية التي دخلت الى عمق الاراضي

المصرية ، جنوب القاهرة، اعترضتها فجأة وعلى الفور طائرات اعتراضية من طراز « ميج ٢١ » ، وكان هذا أمر اعتيادي الى حد ما في هذه الطلعات . ان الطيارين الذين يدخلون لأهداف الاستطلاع والتصوير يتركزون بصورة عامة في مهـامهم ولا يتطلعون الى المعارك الجوية . وهذه الطائرات تسرع في قطع الاتصال وتفتح النيران فقط في حالة اعتراض طريقها . ولكن هذه المرة كانت المطاردة غير عادية . لقد كانت الطائرات تحمل علامة سلاح الطيران المصري ، ولكن ـ حسبما ذكرت مصادر غربية ـ كان الطيارون يتحدثون فيما بينهم ومع مركز المراقبة الذي كان يوجههم باللغة الروسية .

ومرة تلو الاخرى تـم استجواب الطيارين بشأن هذا الحادث . ألم يلتقوا صدفة بطيارين روس يقومون بتدريبات؟ هل من الواضح ان طائرات الميج حاولت مطاردتهم ؟

أليس من المحتمل الا يكونوا سمعوا اللغة الروسية ؟ وكانت الشكوك كبيرة ، ولكن كانت هناك أيضا مخاوف . وفي الغد اتضح انه لم يكن هناك خطأ . ان طياري مطاردة روس يقومون بالطيران على متن طائرات ميج ذات علامات مصرية، ويدافعون عن سماء مصر . وكان من الواضح انه فـي أماكن ما يوجد الطيارون الروس وهم مستعدون للقتال . انالروس لم يكتفوا بالصواريخ بل سعوا الى الاتصال القتالي ، فـي رحاب المصريين حتى الآن . وهذا تحول خطير . وكتـب موشي ديان تقريرا بذلك الى رئيسة الوزراء . وفـي نفس اليوم نوقش الموضوع في مجلس الوزراء الاسرائيلي .

وكان السر محفوظا حتى ذلك الحين بين مجموعـة صغيرة . وعشية عيـد الفصـح ، تقرر كتـابة تقرير بهذا الاكتشاف المثير للقلق للامريكيين . وفي المساء ذهب وزير الدفاع ورئيس هيئة الاركان الى احد المعسكرات في سيناء، لكي يحتفلوا هناك بليلة الفصح. وفي اسرائيل تلقىالامريكيون

الانباء بالصمت ولكن كان باديا بوضوح أنهم في واشنطن كانوا مندهشين من هذه الخطوة الروسية . انهم عرفوا الكثير عن ارسال الصواريخ « سام أ ٣ » ، ولكن يبدو أن مخابراتهم لم تنجح في الحصول مقدما على تفاصيل ، تكشف عن وجود طياري مطاردة روس في مصر . ضلل الروس الامريكيين . وتحدث مندوبوهم قبل ذلك بأسبوعين عن مغزى وضع صواريخ « سام أ ٣ » مع الطواقم الروسية في مصر ، وكان من الممكن الفهم من حديث الروس ان الخطوة الروسية انتهت بذلك .

وعرف الامريكيون بوجه عام أن اسرائيل لا تخطيء في الحقائق . ومن المحتمل أن يكون هناك تقدير مختلف بالنسبة لمغزى هذه الحقائق . ومر يومان او ثلاثة ايام وحصل الامريكيون — بطرقهم الخاصة — على تفاصيل كاملة عن مجيء طياري مطاردة روس الى مصر . وكانوا في اسرائيل في حالة ترقب لما سوف تفعله الولايات المتحدة الامريكية الان . كان هذا الموقف هو موقف جديد بالنسبة لهم . وفي الرد الاول حاولوا ان يتهموا الاسرائيليين بأنهم هم الذين ساعدوا الروس ، بردودهم المتطرفة على حرب الاستنزاف المصرية، على تعميق تغلغهم في مصر . ومرة اخرى سجلت أصوات طياري مطاردة روس — حسبما ذكرت « نيويورك تايمز » ، ولكن السوفييت لم يقتربوا من طائراتنا ، واكتفوا فقط بأعمال الدورية على بعد حوالي ٣٠ كيلومتر من مكان الهجوم، وكأنهم ارادوا أن يقولوا : حتى هنا ! من هذا الخط ندخل الى القتال .

وصمتت اسرائيل. تولتها الدهشة من الخطوة الروسية الجديدة . هل الروس مستعدون للانحراف عن سلوكهم حتى الآن ، لدرجة الصدام مع اسرائيل ؟ وكانت وسيلة الحذر الاولى هي عدم نشر الامر صراحة، بدعوى انه اذا لم ينشر،

فان الاتحاد السوفييتي لا يدفع الى الدفاع عن كرامته كدولة عظمى . وكان صمت الروس دليلا على أن موسكو ليست مهتمة هي الاخرى بانفجار القضية . ان الاتحاد السوفييتي يعرف ان اسرائيل لن تستطيع ان توقف عمليات القصف طالما انه ليس هناك وقف اطلاق نيران ، وبناء على ذلك فانها تفضل أن تتجاهل منذ البداية احتمال ضرب طواقم روسية أثناء الغارات . ان هذا جزء من الثمن الذي يجب ان يدفعه الروس مقابل تغلغلهم في مصر ، ومن الاحسن الا يتم الامر صراحة . وتذكر الجميع ، أنه قبل ذلك بعام ، حينما أرسلت موسكو ، بواسطة فنلندا ، رسالة الى اسرائيل عن ضرب بواخرها في ميناء بورسعيد ، فانها لم تسرع في نشر هذا الامر .

ولكن ، في موضوع حيوي على هذا النحو ، لم تكن اسرائيل غير معرضة للضغوط . ولدهشة الجميع اقترح مندوبون امريكيون ان تقوم اسرائيل مع كل هذا بنشر الاكتشاف بالنسبة لموضوع طياري المطاردة الروس . وكان الحكم الامريكي في تلك الايام يواجه مشاكل اعلامية خطيرة بالنسبة للعملية العسكرية في كمبوديا . وكان نشر خبر طياري المطاردة الروس في ذلك الوقت من شأنه ان يسهل على الحكم الامريكي اقناع مجلس الشيوخ والبرلمان انالاتحاد السوفييتي ينظم هجوما شاملا يعرض مصالح الغرب الحيوية للخطر . وتعارض القرار الامريكي مع القرار الاسرائيلي السابق . وفي رأي خبراء كثيرين كان يتناقض بشدة مع المصلحة الاسرائيلية . وبالرغم من كل هذا تقرر أن تقوم حكومة اسرائيل باذاعة بيان خاص عن ظهور طياري المطاردة الروس ، وكان النبأ تسرب قبل ذلك الى « نيويورك

تايمز» . وكان من الحيوي بالنسبة لواشنطن أن يكون الجمهور الامريكي هو أول من يعرف بهذا الامر ، واصبح الحكم الامريكي منذ تلك اللحظة مدينا لاسرائيل ، ولكن ما ان اذيع نبأ طياري المطاردة ، حتى أصبحت اسرائيل وجها لوجه أمام الروس . واصبحت الكرة في يد الامريكيين وكان على اسرائيل ان تأخذ الحذر عدة أضعاف من التورط غير المرغوب فيه .

وتدفق المراسلون الاجانب على مصر ومن يوم لآخر كانت تظهر تفاصيل أكثر وأكثر عن أسراب المطاردة الروسية . وكان يبدو أن الاسراب الروسية أخذت على عاتقها الدفاع عن بعض الاجزاء الداخلية من مصر . وكان التقدير ان للروس من ثلاث الى اربع أسراب ، والمجموع عموما يزيد عن مائة طيار مطاردة . وقد وضع هؤلاء في عدة مطارات : سرب بجوار الاسكندرية ، وهدفه الدفاع عن الميناء والمنطقة المجاورة ؛ وسرب آخر في بني سويف . وكان يبدو أن مهمته منع دخول الطائرات الاسرائيلية الى أرجاء القاهرة ، وكذلك الطيران ، في حالة الضرورة ، جنوبا في اتجاه سد أسوان . وكانت الطائرة ، كما ذكرنا ، تحمل علامات مصرية ، ولكن كانت الطائرات ، حسبما يبدو ، «ميج ٢١» مجهزة أكثر .

ودون تحد ، دون داع ، للاتحاد السوفييتي ، قررت حكومة اسرائيل أن توضح بشدة أن ظهور طياري المطاردة الروس لن يرغمها على الانسحاب أو التراجع . ان اسرائيل لن تتردد في الاشتباك مع الطيارين الروس اذا ما هاجموا أو حاولوا منع الطائرات الاسرائيلية من العمل في منطقة القناة . ولم يعرف أحد ما اذا كان الروس سيأخذون في

الحسبان استعداد اسرائيل للاشتباك على خطوط وقف اطلاق النار . وكان يبدو في المرحلة الاولى ان الطيارين الروس تلقوا أمرا بتحديد خط حدود واضح لا داع لتجاوزه . ولم يدخلوا الى منطقة القناة . وفي خليج السويس قاموا بأعمال الدورية على مسافة ليست بعيدة من الشاطيء ، ولكن الطائرات الاسرائيلية هاجمت هناك أيضا . وحينما كان طيارونا يقتربون ، كان الطيارون الروس ينسحبون الى الخلف ، الى داخل الاراضي المصرية .

وزادت حساسية الامريكيين لدرجة لا تقدر مع ظهور طياري المطاردة الروس . ورفضوا بالفعل الاعتقاد الاسرائيلي، بأن الروس يسعون للعمل على جبهة القناة كذلك ، ولكنهم قرروا أن يتيقظوا أكثر للعمليات الاسرائيلية حتى لا يحدث تورط غير مرغوب فيه . وأشار موظفوهم أكثر من مرة على اسرائيل بأن لا تدخل طائراتها الى عمق الاراضي المصرية .

كان احتمال التدخل الروسي ، على هذا النحو او غيره ، في حرب الاستنزاف واردا في الحسبان منذ نهاية الحرب . وحتى قبل الحرب لم تلغ اسرائيل تماما احتمال أن يقوم الاتحاد السوفييتي بالتهديد باستعمال قوة عسكرية ضدها في حالات معينة . وتوقع وزير الدفاع ، احتمالا كهذا ، في نهاية عام ١٩٦٧ حينما اشترك المستشارون الروس في النشاط الهجومي على المستوى التخطيطي للجيش المصري . وأورد ديان في الحسبان موقفا يقوم فيه الروس باعداد خطة من أجل المصريين والسوريين للقيام بالاستيلاء على المناطق وارسال انذار الينا في حالة فشل الخطة المصرية . وبعد الحرب بدا سلاح الطيران الاسرائيلي يأخذ في حساب تقديراته الطيارين الروس الموجودين في مصر ويعملون هناك في الطيران .

وكان الافتراض هو أن الروس سوف يتجنبون الاشتباكات الكبيرة والحرب الشاملة ، خشية الصدام مع الولايات المتحدة الامريكية . وتحاشي الروس في الماضي الاشتباكات المباشرة . ولكن كانت هناك حالة واحدة ، تشذ عن هذه القاعدة ، بخصوص هذا الموضوع :

حينما أرسل الروس طياريهم للتدخل في حرب اليمن، في المرحلة النهائية بعد أن ترك المصريون ميدان القتال . وكان الاحتمال الآخر ، هو أنه بالاضافة الى الدفاع عن مؤخرة مصر يبدأ الروس حربا الكترونية ضد جيش الدفاع الاسرائيلي . والروس لن يترددوا في عمل كهذا ، كما لم يترددوا في القيام به ضد الاتراك في حرب الايام الستة . ففي هذه الفترة نقلوا بالطائرات طائرات كثيرة الى مصر وكان عليهم أن يمروا فوق الاراضي الاقليمية التركية . وحينما طاروا فوق الاراضي التركية استعملوا الاجهزة الالكترونية دفعة واحدة وشوشوا على اجهزة الرادار التركية .

الى أين يسعى الروس ؟ هل ينوون الاكتفاء بالدفاع عن مؤخرة مصر ، وتمكين المصريين من التركيز بكامل جهدهم على حرب الاستنزاف ، أم أنهم يتطلعون كذلك الى جبهة القناة ؟ أم من المحتمل أنهم يخفون خطة أوسع لاستعمال قوات ، بالاشتراك مع المصريين ، من أجل ازاحة اسرائيل عن خطوط وقف اطلاق النيران ، ومن المناطق التي استولت عليها في حرب الايام الستة ؟ ولم يكن لدى الخبراء ورجال الجيش اجابة موحدة على هذه التساؤلات . وحال انعدام المعلومات عن المعسكر الروسي دون التوصل الى تحليل دقيق للاحتمالات كلها . كذلك فان الولايات المتحدة الامريكية لم تساعد كثيرا في توصيح الصورة. وقالت شخصيات أمريكية أنها لا تتصور ان يكون في نية الروس فتح فيتنام جديدة

في الشرق الاوسط . ولم تبد اي دلائل تشير الى خطة كهذه ، واذا ما حدث سوء في التطورات فان الولايات المتحدة الامريكية تترقب الموقف .

وتحدث موشي ديان عن احتمال ، ان يستمر الموقف الراهن زمنا طويلا دون أن يقوم الروس بعمل خطوة اخرى الى الامام . وكان هناك قادة كبار آخرون لم يعتقدوا ان الاتحاد السوفييتي سيفعل خطوات كهذه ، دون أن يجهز مقدما خطة اصلية عسكرية وسياسية تأخذ في الاعتبار كل الخطوات والاحتمالات المفتوحة . وكان التقدير هو أن قصد الروس في هذه المرحلة هو على الاكثر انقاذ حكم ناصر وادارة حرب الاستنزاف ضد اسرائيل عن قرب . وقال رئيس هيئة الاركان ، « ري ــ الوف » (اللواء) حييم برليف ، وهو من المتفائلين بالنسبة للموضوع الروسي ، ان الروس سيتدخلون على الاكثر في الحرب على الجانب المصري من القناة . ولكن كل هذه كانت تقديرات قائمة على معلومات جزئية وقاصرة على موعد معين فقط .

وسواء على هذا النحو أو غيره ، فان ادخال الطائرات الروسية الى منطقة القناة سيلزم المصريين باعادة التنظيم . فليس هناك احتمال لدفاع جوي في المنطقة دون أن يقوم الاطراف باتباع توزيع واضح للعمل . واذا أراد الروس احضار طائراتهم الى جبهة القناة ، سيكون عليهم ان يطلبوا من المصريين التخلي تماما عن هذا الدور ــ وهو الامر الذي سيمس بشدة كرامة سلاح الطيران المصري ــ أو تقسيم القناة الى قطاعات مصرية وروسية ، بينما يقوم بادارة المعركة مركز سيطرة ومراقبة آخر ، وبلغة اخرى.

وفي بداية صيف ١٩٧٠ كان من الواضح لجميع

الاطراف ، ان الروس في بداية مرحلة جديدة وليس في نهايتها ، وان النزاع الاسرائيلي ـ العربي في مفترق طرق جديد مرة اخرى . وجددت اسرائيل طلباتها لطائرات اخرى وهي تعلم أن المسألة هذه المرة ليست مسألة طائرات ، لانها موجهةهذه المرة ، أولا وقبل كل شيء ضد الاتحاد السوفييتي وليس ضد الجيوش العربية . ومن أجل الرد على خطوات الاتحاد السوفييتي لا تكفي مائة طائرة اخرى ، بل لا بد من موقف أمريكي حاد وواضح . وفي هذه الاثناء أظهر المصريون ثقة في النفس كبيرة من ظهور الروس ومن وقف عمليات القصف في عمق الاراضي المصرية . ومرة اخرى استطاعوا تدريب وحداتهم وعدم اخراجهم من المعسكرات. واضيئت أنوار النيون من جديد في شوارع القاهرة وبدا أن المخاوف من القاذفات الاسرائيلية تبددت على الفور . واستطاع المصريون الآن تركيز جهودهم على الجبهة وهم يعرفون ان المؤخرة الحساسة والحيوية يدافع عنها .

وفي عيد الفصح ، بعد أيام معدودة من اكتشاف طياري المطاردة الروس ، فتح المصريون هجوما مدفعيا جديدا على القناة . وركزوا النيران ضد عدة مواقع بهدف تقويض التحصينات . واستمرت عمليات الضرب المركزة حتى أول مايو ، وهو اليوم الذي ألقى فيه الرئيس ناصر خطابا في أبو زعبل . وفي نفس الوقت جدد المصريون جهودهم من أجل ادخال بطاريات صواريخ جديدة الى الجبهة . ورد سلاح الطيران الاسرائيلي على ذلك بهجمات مركزة . في البداية ضد بطاريات المدفعية في القناة . وفي هذه الغارات دمرت عشرات من بطاريات المدفعية ، وعلى الاخص في منطقة القنطرة والاسماعيلية ، ولانت النيران المصرية كثيرا . وما أن

بدأ المصريون عملية ادخال بطاريات الصواريخ الجديدة ، حتى رد سلاح الطيران على ذلك ايضا .

وجرب المصريون هذه المرة اسلوبا جديدا . ارسلوا في البداية الى مناطق البناء عشرات من المدافع المضادة للطائرات ومعها مئات من العمال . وكان القصد هو القيام بعملية بناء سريعة واعداد مباني الصواريخ خلال ايام معدودة . وبمساعدة المدافع ارادوا ان يبعدوا الطائرات الاسرائيلية ـ وكانت النتيجة ـ عكسية ـ فخلال يومين انقلبت الآية ـ ودمرت عشرات المدافع المضادة للطائرات . ودمرت الحفر التي كانت قد حفرت واصيب مئات المصريين في هذه الغارات الشديدة . ومرة اخرى ساد الهدوء الجبهة، ولكن لعدة ايام فقط . وبحث المصريون عن شروخ جديدة من اجل فتح الهجوم المجدد .

وفي القناة اصبح الروس ملموسين بصورة اكثر ، واشترك الروس في ادارة حرب الاستنزاف وحفزوا المصريين اكثر من مرة لتقوية عملياتهم . وفي بعض الاحيان كان هناك انطباع بأن المستشارين الروس متدخلين الى درجة عميقة في هذه المشورة ، الى حد انهم يعتبرون ان هذه الحرب هي حربهم الخاصة . ولم تكن هذه مجرد رغبة في اقناع المصريين بأن نظرية الحرب الروسية طيبة ولم تفشل في الصدام مع الاسرائيليين ، بل مصلحة شخصية لاثبات ان الوحدة المصرية التي يوجدون فيها تضمن انتصارات بفضلهم . وكان ظل الخبراء الروس ملموسا في كل مكان . وكانوا ملموسين في كل درجات القيادة في مجالات التخطيط ، والسيطرة واستخلاص الدروس . وفي كل عملية ، او مشروع نيران في القناة ، كانت توجد يد الروس ـ ابتداء من خطة نيران المدفعية ، والغارات على الحصون والاستحكامات والى الكمائن في المناطق الاسرائيلية . وكان هناك مجالات

للقيادة المصرية تكرر فيها اخطاءها السابقة دون أن تستخلص دروسا من تجربتها . وكان التخطيط المصري دائما ذا طابع تقليدي وكان متأخرا باستمرار عن التطور في المنطقة. ولم يكن ينجح في العثور على اجابات على التحديات التكتيكية والاخرى التي واجهته بواسطة جيش الدفاع الاسرائيلي . وبسبب الروس حدث تغيير في الموقف (١) .

وكان اكتشاف طياري المطاردة الروس اشارة للمصريين لكي يستأنفوا هجومهم على جبهة القناة . وارادوا استغلال عنصر المفاجأة . وكانت بداية الجهد المصري عمليات قصف مركزة وضخمة على بعض حصون جيش الدفاع الاسرائيلي، وبعد ذلك محاولات اغارة وكمائن . وكان واضحا منذ البداية، أنهيئة الاركان المصرية مهتمة بصورة خاصة بالقطاع الاوسط من قناة السويس . حاول المصريون استغلال الصعوبات الطبوغرافية في هذا القطاع وتمهيد الارض لعزل القطاع . وفي يوم السبت ٣٠ـ٥ـ١٩٧٠ حظي المصريون بنجاح في

---

(١) يلاحظ القاريء تضخيم اسرائيل لحجم المساعدات السوفياتية تضخيما يجعل القاريء يحس معه وكأن الحرب قد أصبحت بين السوفيات من طرف واسرائيل من طرف آخر ، وسبب هذا التضخيم واضح ، وهو أن تكسب اسرائيل مزيدا من المساعدة الامريكية والعطف العالمي ، وهو أيضا للتقليل من قيمة المقاتل العربي الذي تطور تطورا محسوسا خلال الخمس السنوات الاخيرة التي أعقبت حرب حزيران .. أن غرض اسرائيل باستمرار هو النيل من قيمة الانسان العربي وقدراته واستعداداته ورد كل مكسب يحققه الى غيره حتى يقع في فخ الشعور بالنقص الذاتي ، ولكن ارادة النضال ووعي الامة العربي كفيلان بالرد على اسرائيل واستعلائها، وكفيلان بتحقيق نصر لا بد من تحقيقه مهما طال أمد النضال ووعورته « المترجم » .

القطاع الشمالي . وفي ظهر ذلك اليوم نجح الكمين الذي نصبوه ، بواسطة ٧٠ رجلا ، حيث ضربوا بشدة دورية مدرعة تابعة لجيش الدفاع الاسرائيلي . وبعد مرور عدة ساعات عرف المصريون كيف يستغلون نجاحهم وضربوا قافلة الاخلاء، التي نقلت بعض مصابي الكمين الاول . وقتل ١٥ جنديا اسرائيليا في هذين الكمينين . وكانت هذه الضربة القوية مشابهة لحادثة يوليو ١٩٦٩ حينما هاجموا المنطقة المواجهة لبورتوفيق وسببوا عددا كبيرا من الخسائر لقوات جيش الدفاع الاسرائيلي . وقررت اسرائيل القيام بهجوم مضاد .

ومرة اخرى استدعي سلاح الطيران . وفي يوم الاثنين ٣١ـ٥ـ١٩٧٠ بدأ الهجوم الجوي الاسرائيلي ـ ووجه هذا الهجوم اساسا ضد القطاع الشمالي من الجانب المصري للقناة ـ وعلى امتداد ثلاثة أيام اسقطت طائرات سلاح الطيران الاسرائيلي ما يزيد عن ٤٠٠٠ قنبلة على هذا القطاع. وكانت هذه الغارات غارات لم يسبق لها مثيل في الصدام بين اسرائيل والجيوش العربية . ولم يتحرك الطيارون المصريون قيد انملة خارج مطاراتهم . وبعد ثلاثة أيام تحقق الهدف الرئيسي : تم عزل المنطقة . تم عزل الطرق البرية الى بورسعيد .

وضربت الكباري الكبيرة الواصلة بين بورسعيد والجميل اثناء الغارات الاسرائيلية وغرقت في المياه . وتم تدمير الكوبري الواصل بين بور سعيد وبور فؤاد كذلك . وافسدت الطرق الواصلة بين بورسعيد جنوبا ، نحو مواقع الجيش المصري . وحطمت الكباري الصغيرة . ودمرت ترعة المياه الحلوة التي تزود الجيش المصري في القطاع ومدينة بورسعيد بمياه الشرب وامتلأت بالبوص . وكان هناك ٢٥

الف مواطن بقوا في بور سعيد ، وتلقى هؤلاء التموين والمياه عن طريق البحر ، ولكن من بورسعيد وجدوا صعوبة في نقل التموين - وعادت الطائرات الاسرائيلية وهاجمت كذلك في ساعات الظلام بينما كان الجنود المصريون يحملون المياه .

وكف المصريون في القطاع الشمالي عن اطلاق النيران والاغذية والذخيرة على ظهورهم . وكانت الطائرات الاسرائيلية تحلق لساعات طويلة فوق المنطقة ولم تدع القوات المصرية تستريح . وكان الجنود يقضون معظم ساعات اليوم في الدشم وفي المواقع . وفي اثناء الليل كانت الطائرات تعود وتزعجهم خلال نومهم . ولم يعطهم سلاح الطيران الاسرائيلي فرصة لاعادة بناء الكباري . وكان هذا هجوم بالنيران ، ولكنه هجوما استاتيكيا (ساكناً) ، ومن اجل المحافظة على مكاسبه كان لا بد من الاستمرار فيه بشكل أو بآخر .

وهنا سأل الجميع عن رد فعل الروس ازاء تلك الضربات التي كالها الاسرائيليون لاصدقائهم المصريين . هل سيحفز هذا الامر الروس لمساعدتهم في منطقة القناة ، أم أن المصريين سيبحثون بأنفسهم ، في صيف ١٩٧٠ ، عن رد استعراضي خاص بهم في قطاعات اخرى من الجبهة ؟

ولم يتخل الروس . ان فشل المصريين في اعادة اقامة تشكيل مضاد للطائرات أعطى بالضرورة ثماره في العلاقات بين القادة في الجيش المصري والمستشارين الروس . ولم يتوقف سلاح الطيران الاسرائيلي ولو ليوم واحد عن ضرب القوات المصرية . وفي كل يوم كان يسقط عشرات من القتلى

والجرحى من الجنود المصريين . وكانت المقابر العسكرية في الجبهة تزيد من شهر لآخر قبورا جديدة ، واقيمت مدافن جديدة بجوار القناة . واعتبر الروس أن فشل المصريين بمثابة فشل لهم الى حد كبير . ومرة اخرى جربوا أساليب جديدة لادخال بطاريات الصواريخ للجبهة . وقد اعتقدوا ، انه يكفي اسقاط عدة طائرات اسرائيلية حتى تهتز اندفاعة الهجوم الجوي الاسرائيلي . وفي بداية يونيو ١٩٧٠ اتبعوا أسلوبا جديدا ـ كمائن الصواريخ . ففي خلال الليـل كانوا يقومون بادخال عدة بطاريات صواريخ بالقـرب مـن القناة ويقوموا بتمويهها جيدا . ومن حين لآخـر كـانوا يطلقون الصواريخ على الطائرات الاسرائيلية ، وبعد ذلك يصمتون بأمل الا يتم اكتشافهم ، وفشل هذا الاسلوب هو الآخر . فبعد أن اصيبت طائرة استطلاع اسرائيلية ، قـام سلاح الطيران بهجوم مضاد . وتم اكتشاف ثلاث بطاريات صواريخ اقتربت من القناة وقامت الطائرات بتدميرها . وزود الروس المصريين بصواريخ صغيرة ، تستعمل من الكتف مثل اطلاق صواريخ البازوكا ، ضد الطائرات منخفضة الطيران .

وفي منتصف يونيو ١٩٧٠ ، فهمت القيادة الروسية في مصر ، أنه ليس هناك احتمال لها لأن تشتبك مـع سلاح الطيران الاسرائيلي بأساليب تسلل عدة بطاريات . والاسلوب الوحيدة هو الكثافة ـ كميات كبيرة من البطاريات وكميات هائلة من الصواريخ تطلق على الطائرات الاسرائيلية . وقال القادة الروس، أن عليهم ان يتبعوا نظرية القتال السوفييتية، من أحد أسسها استعمال قوة نيران لتغطية شاملة للمناطق الحيوية . واستدعي أحسن خبراء سلاح الطيران الروسي من الاتحاد السوفييتي . وقبل منتصف يونيو قدمت الخطة الجديدة لهيئة الاركان العامة المصرية .

وحددت هذه الخطة ، من بين ما ورد فيها ، أنها ستنفذ دون أن تأخذ في الاعتبار الخسائر بين مستعملي بطاريات الصواريخ ورجال المدفعية الذين يدافعون عن البطاريات . ان الروس سيأخذون على عاتقهم المخاطرات كلها، ولكنهم في مقابل هذا يريدون قيادة التشكيل كله ـ على الاقل الى أن يصبح القادة المصريين مؤهلين لتسلم القيادة منهم . سيقيم المستشارون الروس في بطاريات الصواريخ « سام أ ٢ » ، وسيكونون مسئولين عن التوجيه والمراقبة ويطلقون متى يطلقون . وبطاريات « سام أ ٣ » سيعمل عليها رجال روس فقط ، وكذلك بعض بطاريات المدافع الحديثة التي تحميها . وادخال الصواريخ هذه المرة سيكون مختلفا. ان العمل لن يبدأ بعمليات بناء واقامة حفر تكشف على الفور عن القصد منها وتجذب الطائرات الاسرائيلية . بدلا من هذا سوف تنقل ذات ليلة كل البطاريات الصاروخية وتنتشر في المنطقة . وستكون بطاريات الصواريخ مكشوفة بالفعل للطائرات الاسرائيلية ، ولكن سيمكنها الاشتباك معها على الفور . ومن المؤخرة سوف يحمي البطاريات الجديدة حزام الصواريخ الذي وضع منذ فترة بعيدة شرق القاهرة. وسوف يكون الدخول على مراحل . في البداية حزام واحد، وبعد أن يتمركز هذا الحزام يعمل بمثابة حماية وغطاء لاقامة حزام صواريخ آخر ، وذلك حتى قناة السويس .

ومن أجل منح هذا التشكيل الجديد الفعالية الكاملة وتركيز نيران الصواريخ، لن توزع البطاريات على طول كل جبهة القناة التي تبلغ حوالي ١٦٠ كيلومترا . هذه المرة سيتم الدفاع عن القطاع الاوسط فقط ـ المنطقة الواقعة بين الطرق المؤدية من الاسماعيلية في الشمال والسويس في الجنوب الى القاهرة . وهذا القطاع يمتد على طول حوالي ٧٠ كيلومترا .

وبينما كانت الصواريخ توضع في الماضي على صورة طويلة على طول القناة، وكانت كل بطارية تحصل على غطاء فقط من البطارية المجاورة لها ، فان النظام هذه المرة سيكون بأسلوب آخر : ستوضع بطاريات الصواريخ في عناقيد ، علىمسافات أقل كل واحدة عن الاخرى . وبذلك تحصل كل بطارية على غطاء من عدة بطاريات دفعة واحدة . واذا ما هوجمت احداها من الجو فان باقي البطاريات تحميها : من الاطراف ــ بطاريات « سام أ ٢ » ومن المؤخرة ــ بطاريات «سام أ ٣».

ولتكثيف الدفاع ضد الطائرات الاسرائيلية سيضيفون، بالقرب من بطاريات الصواريخ ، عشرات من بطاريات المدافع المضادة للطائرات . وسوف تلحق بالمدافع القديمة عيار ٣٧ ملليمتر ، و٥٧ ملليمتر ، و٨٥ ملليمتر مدافع روسية حديثة، مدافع عيار ١٠٠ ملليمتر . كذلك تم احضار المدفع الحديث ٢٣ ملليمتر ، الذي له عداد مدى الكتروني . كذلك سيزود المدافعون عن البطاريات بصواريخ صغيرة تطلق من الكتف ، وهي فعالة بالذات ضد الطائرات المنخفضة الطيران .

وحيث ان استعداد البطاريات سيتم بصورة عاجلة، فان مستعمليها يجب أن يكونوا مستعدين لفتح النيران دون تشغيل أجهزة الرادار . وبدلا من الاعتمـاد على اطلاق عدة صواريخموجهة بالرادار تقرر أنيكون اطلاق النيران وحشيا، وبدفقات من الصواريخ دفعة واحدة . وهذا الاسلوب بالفعل أسلوب تبذيري ، ولكن بسبب تركيز النيران تكون احتمالاته كبيرة وخاصة ضد الطائرات الجيدة . ان هـذه الطائرات يمكنها أن تتحاشى صاروخا أو صاروخين من الصواريخ التي تطلق عليها ، ولكن حينما يكون الاطلاق على دفعات متواصلة، ومن اكثر من بطارية فان الاصابة تكون محققة .

ووافق المصريون على الخطة الروسية الكبيرة . وبدا لهم ، ان الروس سوف يرتبطون بهذه العملية بكل قوتهم وجهدهم هذه المرة . وتحددت عملية الدخول بنهاية الشهر ، ولكن السر تسرب الى الخارج قبل ذلك التاريخ . وكان الرئيس المصري نفسه هو الذي ألمح الى ذلك قبل بداية العملية . ففي احدى خطبه الحربية للغاية والتي القاها في بنغازي ورد في حديث ناصر : «نحن مقتنعون بأننا سنستطيع موازنة التفوق الجوي الاسرائيلي ، لاننا ندرب مئات الطيارين وسنحصل على مئات الطائرات . والتفوق الجوي في سماء القناة هو الذي سيحسم الامر اذا ما استؤنفت الحرب بصورة شاملة . وان الجيش المصري استكمل تدريباته من اجل عبور القناة ، واذا تمكن من الوصول الى قوة متعادلة في الجو ـ فان أي قوة في العالم لن تحول دونه ودون عبور القناة » .

وبعد مرور اربعة أيام ـ قبل عملية ادخال الصواريخ الى جبهة القناة بيوم ـ وصل ناصر الى موسكو على رأس وفد من أعلى المستويات . واتضح خلال ايام معدودة لاجهزة المخابرات الامريكية ، أن ناصر يطلب من الروس أن تقوم طائراتهم بمهام المطاردة على الجبهة وتشترك في مهاجمة خط التحصينات الاسرائيلي .

والليلة الواقعة بين ٢٩ يونيو و٣٠ يونيو سوف تذكر لفترة طويلة في النزاع الاسرائيلي ـ العربي ، كأحد التواريخ الهامة . لقد انتهت في تلك الليلة مرحلة من الحرب وبدأ فصل جديد . ففي تلك الليلة تمت عملية ادخال الصواريخ الى الشبكة الجديدة على جبهة القناة . وهكذا وجد الروس أنفسهم يساهمون بصورة مباشرة في الحرب ضد اسرائيل .

وفي الغد فتح الروس لأول مرة النيران المباشرة على الطائرات الاسرائيلية ، وردت عليهم الطائرات بنيران شديدة. وخلال ليلة واحدة تم ادخال عشر بطاريات صواريخ الى قطاع عمقه حوالي ٣٠ كيلومترا ، وفي الليلة التالية تم ادخال خمس بطاريات اخرى الى نفس المنطقة . واتضح في نفس اليوم بصورة نهائية قصد الروس من خطتهم الموسعة .

وفي صباح ٣٠ يونيو بدأ الصدام . الطائرات ضد الصواريخ . ففي ساعات الصباح الباكر انطلقت الصواريخ الاولى في التشكيل الجديد نحو الطائرات الاسرائيلية التي انطلقت لتقوم بمهمتها الصباحية على الجبهة . وخلال فترة قصيرة من الوقت اتضحت الصورة لقيادة سلاح الطيران. كان من الواضح ، أن المصريين نجحوا في ادخال عدد من بطاريات الصواريخ في القطاع الواقع بين الاسماعيلية والسويس ، في منتصف الطريق بين القاهرة والقناة . وتقرر الرد بسرعة ، حتى لا يتمكن المصريين من التمركز اكثر من اللازم . وفي ساعات ما بعد الظهر ، خرج سلاح الطيران ليهاجم بطاريات الصواريخ الجديدة . ومنذ اللحظة الاولى ، ميز الطيارون ، أن أسلوب اطلاق الصواريخ متغير. انطلقت عشرات الصواريخ نحوهم . وطارت طلقات النيران من كل ناحية . والصواريخ الصغيرة ، التي بدت كالسجائر المشتعلة ، زادت هي الاخرى من الضوضاء العامة . وفي البداية أسقطت الطائرة الاولى ، ومن بعدها الطائرة الثانية. واحتفل المصريون بانتصارهم الاول . وحتى ذلك الحين ، لم تكن اسرائيل قد فقدت طائرة مقاتلة من نيران الصواريخ، فيما عدا طائرة استطلاع خفيفة . واثبت التشكيل الجديد جدارته . وكان الذهول في اسرائيل هائلا . وكانت التعزية في هذه الخسارة ، هي انه تم انقاذ أحد الطيارين الذين

اسقطوا خلال عملية جريئة تمت تحت ستار الليل داخل الاراضي المصرية .

وكان من الواضح في هيئة الاركان الاسرائيلية ، ان هناك شيئا ما جديدا يحدث على الجبهة المصرية . وفي الغد خرجت الطائرات مرة اخرى ، وكذلك في الايام التالية . ولم يدخر المصريون والروس الصواريخ ، وواحد منها ، وصل الى مدى مدار طيرانه وانفجر بواسطة جهاز التدمير الذاتي ، تحطم بالقرب من القناة وتناثرت أجزاؤه بالقرب من موقع اسرائيلي . وفي يوم الجمعة ٣ يوليو عين الطيارون بين الصواريخ التي اطلقت نحوهم صواريخ « سام أ ٣ » . وفي اليوم الاول للهجوم دمرت بطاريتا صواريخ . ولم يكن من الواضح بعد ما اذا كانت نسبة اصابة الطائرات الاسرائيلية هي محض مصادفة أم هي نذير بما سوف يأتي . وفي ٥ يوليو اتضحت الصورة تماما . أسقطت الطائرة الاسرائيلية الثالثة ، التي كان يقودها الطيار عاموس زمير ، بعد أن ضرب احدى بطاريات الصواريخ ، وأعلن المصريون انهم نجحوا حتى الآن في اسقاط ثلاث طائرات فانتوم . ونقلت الاخبار بسرعة الى ناصر والى وفده الموجود في موسكو . وكان من الواضح لاسرائيل ان يد الروس هي التي تضغط الآن على الزناد . وكان التوازن : اسقاط ثلاث طائرات اسرائيلية واسر خمسة من رجال الطواقم ، في مقابل اصابة خمس بطاريات صواريخ اصابات مباشرة واصابة بطاريتين بصورة أخف . وبعد مرور عدة ايام اصيبت بطارية صواريخ اخرى . وبعد اصابة هذه البطارية أصبحت البطاريات الامامية على مسافة حوالي ٣٥ كيلومترا من القناة ، بينما كانت أكثر بطاريات الصواريخ تقدما ـ على مسافة حوالي ٤٥ كيلومتر من القناة .

ولعق سلاح الطيران جراحه . ان سلاح الطيران

الاسرائيلي يواجه الآن قوة عظمى . وكان من الواضح في هيئة الاركان الاسرائيلية ان المسألة ليست قاصرة على تدمير عدة بطاريات صواريخ . ان دولة عظمى مثل الاتحاد السوفييتي ، ذات موارد اقتصادية هائلة ، لن تتردد في احضار بطاريات صواريخ أخرى بدلا من التي يتم تدميرها .

وفي يوم السبت ١٨-٧-١٩٧٠ خرج سلاح الطيران لهجوم شامل آخر على شبكة الصواريخ الجديدة . وكانت الاصابات ناجحة واصيبت بعض بطاريات الصواريخ اصابات مباشرة ، ولكن اسرائيل دفعت ثمنا غاليا مرة اخرى ، فقدت واحدا من أحسن طياريها وهو شموئيل حيش . وواجهت اسرائيل موقفا جديدا . أشار الميزان الاحصائي الى اصابات كبيرة لشبكة الصواريخ الجديدة . ولكن سلاح الطيران الاسرائيلي اصيب هو الآخر اصابات بالغة . وكانت هذه هي المرة الاولى منذ ان أستعمل سلاح الطيران في ٢٠-٧- ١٩٦٩ على الجبهة المصرية ، التي يضطر فيها الطيارون الاسرائيليون لقصر غاراتهم على قطاع ضيق نسبيا بالقرب من القناة . أوقف مجيء الطواقم الروسية غاراتهم على العمق المصري . واكتفى الطيارون الاسرائيليون بالعمل على الجبهة فقط ، على قطاع اتساعه حوالي ٤٠ كيلومتر . واصبح عليهم الآن ان يخفضوا هذا الشريط للغاية بسبب شبكة الصواريخ الجديدة ، على الاقل الى أن يتعلموا بصورة اساسية كيف يتغلبون على أساليب التشغيل الجديدة لشبكة الصواريخ الروسية . ووقف هذا الامر كالحائط الاصم وأمل الروس في أن يواصل الاسرائيليون ضبط رؤوسهم في هذا الحائط حتى يفقدوا المزيد من طائراتهم . وبعد سقوط الطيار حيش حدث توقف في مهمة بطاريات الصواريخ ، ونشر في الصحف ان الولايات المتحدة الامريكية استجابت لطلب

اسرائيل واسرعت في ارسال اجهزة الكترونية حديثة مجهزة الى اسرائيل لردع شبكة الصواريخ الروسية . وهذه الاجهزة الالكترونية تحذر الطيار اذا أطلقت نحـوه صواريخ وتقوم بتضليل الصاروخ لدى اقترابه من الطائرة .

وأدت عملية التوقف عن مهاجمة بطاريات الصواريخ بالضرورة الى الخطوة التالية للروس . فمن أجل حماية شبكة الصواريخ الحديثة وضع الروس بعض اسرابهم في المطارات الامامية . ووضعت طائراتهم في مطـارات بنـي سويف ، والمنصورة في شمال شرق الدلتا. وعرفت القيادة الروسية، انهم بهذه الخطـوة يقتربون مـن الاشتبـاك مـع الطيارين الاسرائيليين . وكان التصريح الاسرائيلي ، بأن سلاح الطيران سوف يشتبك على جبهة القناة لكل من يتصدى له يعني الكثير .

وحدث الاشتباك الاول ، يوم السبت ٢٥ــ٧ــ١٩٧٠ . وكانت الطائرات الميج ، التـي يقودها الطيارون الروس ، حاولت قبل ذلك مطاردة الطائرات الاسرائيلية ، التي تقوم بمهامها على الجبهة . ولكن في الماضي لم يحدث شيء، لأن الطيارين الاسرائيليين اعتادوا تـرك المنطقـة قبـل وصول الروس . وفي ٢٥ــ٧ حدث الاشتباك الاول ، حسب اقوال الصحافة الاجنبية . وأطلقت طائرات الميج ٢١ التي حلقت النيران نحو الطائرات السكاي هوك الاسرائيلية . ولم يحدث اشتباك مباشر ، ولكن الطائرات الروسية واصلت مطـاردة طائرات السكاي هوك ودخلت خلال ذلك لعدة كيلومترات في منطقة سيناء .

واصبح من الواضح ، انه اذا كانت اسرائيل لا تريد أن

تجعل تصريحها بأنها لن تتردد في الصدام على جبهة السويس ، تصريحا خاليا من المضمون ، فان عليها أن تسدد كمبيالة ديونها . وكان الاشتباك القادم بين الطائرات الاسرائيلية والروسية هو مسألة وقت. ولكن قبل ذلك حاول الروس مزج نشاطهم بهجوم مصري . ففي ٢٧ـ٧ـ١٩٧٠ ارسلوا عددا من طائرات «الميج ١٧» التي يقودها المصريون لمهاجمة المواقع الاسرائيلية بجوار القنطرة . وفي الهجوم الثاني فوجيء كل من المصريين والروس معا . لقد طارد الاسرائيليون الطائرات المصرية على مرأى من الطيارين الروس . وتم اسقاط طائرتين .

وحدث الاشتباك المتوقع في يوم الخميس ، ٣٠ـ٧ـ١٩٧٠ ، بعد شهر بالضبط من تشغيل الروس والمصريين لشبكة الصواريخ الجديدة لأول مرة . وجرى الاشتباك في الساعة الثالثة بعد الظهر ، وخلال ساعات معدودة ظهرت في الصحافة العالمية قصة الطائرة الميج التي يقودها طيار روسي واسقطت في معركة جوية كبيرة مع الاسرائيليين . وحدث الاشتباك في المكان الذي وقعت فيه بالضبط منذ خمسة أيام قبل ذلك مطاردة الطائرات «الميج ٢١» للطائرات السكاي هوك . واستمرت المعركة عدة دقائق ، واعلن المصريون انحوالي ٣٠ طائرة اشتركت في المعركة. واسقطت اربع طائرات ميج الواحدة تلو الاخرى . ولم يشاهد الا ثلاث طيارين فقط وهم يهبطون بالمظلات .

ووصل النبأ في نفس الليلة الى موسكو . وكانت هذه هي المرة الاولى منذ الحرب العالمية الثانية التي يشتبك فيها طيارون روس في معركة جوية ، والمرة الاولى التي يصابون فيها بمثل هذا الفشل الذريع منذ الحرب . ولم يصب

الاسرائيليون في هذه المعركة اطلاقا . وذهلت القيادة في الكرملين وتقرر في نفس الليلة أن يسافر قائد سلاح الطيران السوفييتي ، المارشال فاول كوتاخوف الى مصر ، لكي يسمع من مصدر أولي عن المعركة الجوية . ووصل كوتاخوف في الغد الى القاهرة على متن طائرة خاصة. واستقبله في المطار، علي صبري ، المسئول عن الدفاع الجوي وعن الاتصال بالسوفييت ، وقائد سلاح الطيران المصري .

واصبح الصدام الجوي على الجبهة المصرية أمام تحول حاسم . وغداة قدوم كوتاخوف قدم الروس بطارية صواريخ «سام أ ٣» نحو الجبهة وأصابوا طائرة اسرائيلية اخرى . وكانت مصر واسرائيل على وشك الدخول في فترة وقف اطلاق نار جديدة ، ولكن الجميع خشوا من أن يحاول الروس تحديد حقائق جديدة بصواريخهم قبل تنفيذ وقف اطلاق النار .

ومرة اخرى وقفت اسرائيل في مفترق طرق عسكري في صدامها مع العرب ، ولكنها هذه المرة واجهت بصورة فعالة الروس كذلك . ولأول مرة منذ سنوات يواجه سلاح الطيران الاسرائيلي تحديا لا يرد عليه بشكل يشفي غليله . هل سيحاول الروس الانتقام من اسرائيل ؟ هل يعدون لخطوةعسكرية اخرى فيحال فشل مبادرة السلام الامريكية؟ وماذا سيكون رد الولايات المتحدة الامريكية والعالم ضد هذه الخطوة المحتملة ؟ هل سيتخلون عن اسرائيل التي هي بمثابة موقع أمامي للعالم الغربي ، أم سيخفون لنجدتها ؟

# ملاحق أوامر العمليات المصرية

مع احتلال شبه جزيرة سينـــاء ، مـــع كـل القواعد العسكرية التي فيها ، وقعت في يــد الاسرائيليين وثائق كثيرة تحوي الاسرار الاستراتيجية للقيادة المصرية . ومــن بين هذه الوثائق ـ أوامر عمليات لسلاح الطيران المصري ، وعلى الاخص قيادة المنطقة الشرقية ، أي قيــادة شبه جزيرة سيناء ، الموجودة شرق قناة السويس .

وسوف نقدم هنا فيما يلي عددا من أوامر العمليات من بين تلك التي تم العثور عليها في العريش ، وبير ـ جفجافة ، وبير ـ كمادة . وتثبت هذه الوثائق انه منذ النصف الثاني من شهر مايو ١٩٦٧ ، تلقت قيادة المنطقـــة الشرقية من القاهرة ، ونقلت الى وحداتها القتالية المنتشرة فـــي شبه جزيرة سيناء ، أوامر تنص على مهاجمة مدن وقواعد في اسرائيل ، وعلى الاخص في جنوب اسرائيل ، فيمـــا بين ميناء ايلات وتل أبيب . وكانت ساعة الصفر لتنفيذ خطط هذا الهجوم ستحدد بواسطة القاهرة ، بعد ٢٦ مايو ١٩٦٧ .

سري للغاية

الجمهورية العربية المتحدة
قيادة المنطقة الشرقية الجوية
مكتب رئيس الاركان

رقم . ٣٥-٣-٦٧-١١٩
١٧-٥-١٩٦٧

أمر قتال رقم ١\٦٧

الى : قيادة التشكيل الجوي ٢

السرب ١٨ المتمركز في القاعدة الجوية ٢٥٩ تنفذ بقوة مكونة من جناح يعمل تغطية في منطقة المظلة الجوية رقم ٢ ( ٣٠ كيلو متر شرق العريش ) وعلى ارتفاع ثلاثة كيلومترات، في الفترة الواقعة بين ساعة « الصفر » + ١٠ حتى « ساعة الصفر + ٦٠ دقيقة .

زمن البقاء في المظلة ـ ٥٠ دقيقة

المهمة : تأمين طائراتنا لدى عودتها واثناء هبوطها في قواعدها ٢٤٨ ، ٢٥٩ .

نقطة : بير العبد والبديل العريش

باقي السرب يبقى في حالة استعداد أرضي رقم ٢٢١

توقيـــع
اللواء طيار جلال ابراهيم زايد
رئيس أركان المنطقة الشرقية الجوية

سري للغاية

المنطقة الشرقية الجوية
مكتب رئيــس الاركان
رقم . ١٣٥-٦٧-٣١٢٥
١٩-٥-٩٦٧

أمــر قتال رقــم ٢\٦٧ .

خريطة للدراسة : القاهرة وفلسطين : ٢٥٠،٠٠٠
١ ـ التشكيل الجوي الثاني

أ ـ لا بد من وضع كل سرب من الاسراب ١٨ «ميج ١٧» ف، والسرب ٣١ « ميج ١٧» ف، في القاعة الجوية ٢٥٩ تحت قيادة التشكيل الجوي الثاني .

ب ـ التشكيل الجوي الثاني يقوم بواسطة قوة السرب ١٨ « ميج ١٧ » ف في ساعة « الصفر » بتدميــر طائرات العدو المتمركزة في مطار عقير ( احداثي ١٣٨ ١٣٣ ) .

جـ ـ السرب ٣١ «ميج ١٧» ف يدمر في ساعة الصفر قواعد الصواريخ «هوك» الموجودة غرب وجنوب تل ابيب .

٢ ـ التشكيل الجوي الثاني عشر

أ ـ السرب ٢٤ «ميج ١٥» والسرب ٢٥ «ميج١٧» يتواجدا تحت قيادةالتشكيل الجوي ١٢ . السرب ٢٤ «ميج ١٥» يتواجد في القاعدة ٢٤٨ مع قيادة التشكيل .

ب ـ التشكيل الجوي الثاني عشر ، الموجود في القــاعدة الجوية ٢٤٨ ، يدمر في ساعة الصفر ، بواسطة السرب ٢٤ «ميج ١٥» أجهزة الرادار الثلاثة الخاصة بالعدو في القواعد التالية ، بمعدل جناح لكل هدف .

ـ محطة الرادار في حتساريم

ـ محطة الرادار في بير ـ منوحة ( ٩٧٣ ١٤٥ )

ـ أركان القيادة وفرقة العمليات في جبل أريحا ( ٠٠٧ ١٢٩ ) .

٣ ـ التشكيل الجوي الخامس عشر

يدمر بواسطة السرب ٢٠ ( ميج ١٩ ) ، الموجود في القاعدة ٢٤٤ ، طائرات العدو في مطار قسطينا وذلك في ساعة الصفر .

٤ ـ التشكيل الجوي ٦١

أ ـ التشكيل الجوي ٦١ ، الموجود في القاعدة ٢٢٩ ، يدمر ويسكت طائرات العدو في مطار بئر ـ سبع (حتساريم) احداثي ( ٠٧٣ ١٢١ ) وذلك في ساعة الصفر + ٣ بقوة مكونة من تسع طائرات .

ب ـ عليه أن يكون مستعدا لتدمير واسكات مطار بير منوحة جنوب النقب احداثي ( ٩٦٨ ١٦٢ ) وذلك في ساعة الصفر ، بقوة مكونة من ستة طائرات .

جـ ـ على التشكيل أن يكون مستعدا لتدمير أركان القيادة في أريحا احداثي ( ٠٠٧ ١٢٩ ) ، وذلك في ساعة الصفر + ٣ ، بقوة مكونة من ثلاث طائرات .

٥ ـ السرب ٢٥ « ميج ١٧ » ك، ف، يتواجد في القاعدة الجوية ٢٢٨

٦ ـ التشكيل الجوي الاول يكون مستعدا للاشتراك في عمليات السيطرة الجوية ، وهذا بعد القصف المركز الاول وبناء على أوامر تعطي في حينها .

٧ ـ التشكيل الجوي ٦٥ ، يكون مستعدا ، بواسطة قوة مكونة من أربع طائرات « تي ـ يو ١٦ » ، لكي تضرب مطار حتساريم في داخل بئر سبع ، احداثي ( ٠٧٣ ١٥١ ) ، وهذا في ساعة الصفر .

٨ ـ كل الوحدات الجوية المشتركة ( في العمل ) تكون مستعدة لانزال ضربة مركزة ثانية على الهدف بعد الضربة المركزة الاولى بمدة ١٧٥ دقيقة . وسوف يتم تحديد مهام الوحدات والاهداف وفقا لنتائج الاستطلاع الجوي ووفقا لنتائج الضربة المركزة الاولى، وهذا بواسطة الطائرات الجاهزة للعمل .

٩ ـ تكون كل الوحدات الجوية مستعدة لتنفيذ أربع ضربات مركزة في اليوم وطلعة ليلية للقاذفات في اليوم الاول للسيطرة الجوية ، وهذا بمعدل خمس طلعات للطائرات المقاتلة ـ القاذفة خلال اليوم ، وثلاث طلعات للقاذفات في اليوم .

١٠ ـ الوحدات الجوية تكون مستعدة في الفترات الزمنية الواقعة بين الضربات المركزة للقيام بهجمات جوية متتابعة بقوة جناح . وسوف يحدد لكل وحدة أهدافها في حينه ، وذلك لمنع العدو من القيام باعادة بلورة قواته الجوية .

١١ ـ اثناء تنفيذ كل المهام الخاصة بالوحدات بالطيران نحو الاهداف ، يجب مراعاة الطيران على ارتفاع أقل من ٢٠٠ متر فوق سطح الارض .

١٢ ـ على الوحدات الجوية أن تراعي أن يبقى في حوزتها ٣٠٪ من ذخيرة المدافع وذلك من اجل الدفاع الذاتي أثناء العودة الى قواعدها .

توقيع لواء طيار قائد المنطقة الشرقية

فهرست